

15th March 1961]

III.—CALLING ATTENTION TO THE FAILURE OF GOVERNMENT TO GIVE LEASE REMISSION TO THE TENANTS OF NANNILAM TALUK, THANJAVUR DISTRICT.

MR. SPEAKER : I have received notice of a motion from Sri M. C. Muthukumaraswamy calling attention to a matter of urgent public importance under rule 41.

SRI M. C. MUTHUKUMARASWAMY : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் கொண்டுவந்திருக்கும் இந்த பிரேரேபணைக்கு தயவுசெய்து கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

I wish to call the attention of the Hon. the Minister for Revenue to an urgent matter of public importance viz., failure of the Government to give lease remission to the tenants in Nannilam taluk of Thanjavur district, who were affected by the recent heavy rains in November 1960.

MR. SPEAKER : அவ்வளவுதான். கனம் அங்கத்தினர் பேசுவதற்கு இல்லை. மந்திரி அவர்கள் இப்பொழுது பதில் அளிப்பார்கள்.

* THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : Sir, grant of lease remission to the tenants is not contemplated under any of the enactments except in respect of the cases coming under section 5 (2) of the Fair Rent Act. According to this section, whenever adverse seasonal conditions result in the reduction of the gross produce from any particular crop to the extent of more than 25 per cent, the landowner shall be bound to remit a proportionate part of the fair rent due to him from his cultivating tenant in respect of that land for that period. The section also provides that before admitting or inquiring into an application made by a cultivating tenant for remission of fair rent under this provision, the Rent Court may impose such conditions as it considers reasonable in the circumstances of the case including conditions as to deposit of admitted rent which has become due. It is therefore up to the tenants to move the Rent Court having jurisdiction over the area for grant of remission if they anticipate a failure of crop or low yield from their leased land. With reference to section 5 (2) of the Fair Rent Act, 13 applications have been filed with the Rent Court, Tiruvarur. These relate to Nannilam taluk and the extent involved in the above applications in 60·94 acres. All these applications are under enquiry by the Rent Court and it is for the Rent Court either to allow or dismiss the applications on merits. Hence there is no question of failure on the part of the Government to give lease remissions to the tenants.

IV.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1961-62.

(1) DEMAND XXIV—LABOUR INCLUDING FACTORIES.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir on the recommendation of the Governor, I move—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 35,79, 800 under Demand XXIV—Labour including Factories, ”

[Sri R. Venkataraman] [15th March 1961]

கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையைப் பற்றி முதலிலே ஒரிரண்டு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த மாநிலத்தில் இது சம்பந்தமான இலாகா நடத்திவருகிற விவரங்கள் எல்லாவற்றையும் புத்தகரூபமாக அச்சிட்டு அங்கத்தினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் முக்கியமான சில விஷயங்களை அங்கத்தினர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட ஆரம்ப காலத்தில் நம் முடைய ராஜ்யத்தில் 4,200 பாக்டரிகள் இருந்தன. இன்றைக்கு 5,884 பாக்டரிகள் இருக்கின்றன. நாம் தொழில் துறையிலே வளர்ச்சி பெற்றிருக்கிறதும் என்பதற்கு அறிஞரியாக 1,620 பாக்டரிகளுக்கு மேலே இன்றைக்கு நம்முடைய ராஜ்யத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கையை பார்ப்பீர்களேயானால், அவ்வளவு அதிகமாக காணப்படாது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட ஆரம்ப காலத்தில் 3 லட்சமாக இருந்தது, இன்றைக்கு 322,449-ஆக இருக்கிறது. இதனால் அதிகமாக வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கவில்லை என்று நினைப்பது தவறு. ஏனென்றால் ஏற்கனவே பாக்டரி சட்டத்தின்கீழ் வந்த சில தொழிலாளர்கள் இப்பொழுது பாக்டரி சட்டத்தின்கீழ் வராமல், வேறு சட்டங்களின்கீழ் அவர்கள் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறார்கள். உதாரணமாக, பீடித் தொழிலாளர்கள், ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள் போன்றவர்களுடைய இத்தகு முன்னால் பாக்டரி சட்டத்தின்கீழ் இருந்தவர்கள், தனிச் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டதன் காரணமாக பாக்டரி சட்டத்தின்கீழ் வரவில்லை. அதனால்தான் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை சற்று குறைவாகக் காணப்படுகிறது. ஆகவே 5,884 பாக்டரிகள் இருந்தாலும், தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைவாக இருக்கிறது என்று யாரும் நினைக்கத் தேவையில்லை.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய பாக்டரி இன்ஸ்பெக்ஷனை எடுத்துக்கொண்டால், சர்வதேச தொழிலாளர்கள் சம்மேளனத்தில் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிற ஒரு பெரிய குறிக்கோள், லட்சியம் 150 பாக்டரிகளை ஒரு உத்தியோகஸ்தர் இன்ஸ்பெக்ட் செய்ய வேண்டுமென்பது. அந்த அளவுக்குத்தான் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் கூட பாக்டரி இன்ஸ்பெக்ஷனை நாம் அமைத்தோம். அதிகமாக பாக்டரிகள் ஏற்பட்டதன் காரணமாக, இன்றைக்கு ஒரு இன்ஸ்பெக்டர் 168 பாக்டரிகளை இன்ஸ்பெக்ட் செய்யுமாறு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. நூற்று அறுபத்தெட்டு பாக்டரிகளை ஒரு பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் இன்ஸ்பெக்ட் செய்வது என்று சொல்லுவது இந்தியானிலேயே நம்முடைய ராஜ்யத்தில்தான் அந்த அளவுக்கு ஐ.எல்.ஓ. ஸ்டான்டாட்டுக்கு ஒத்த வகையிலே செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

மேலும், கடந்த ஆண்டில் நாம் அதிகமாக விபத்துக்கள் நடக்கின்றன என்பதைப்பற்றி கவலையோடு பேசினோம். அதற்கான தீவிரமான முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டதன் காரணமாக 1959-ல் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 'பேடல் ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்' 32-ஆக இருந்தது. 1960-ல் 17-ஆகக் குறைந்திருக்கிறது. அதேபோல 'நான்-பேடல் ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்' சாதாரணமாக காயம் போன்றவைகள் 18,000-ஆக இருந்தது, இப்பொழுது 16,000-ஆகக் குறைந்திருக்கிறது. அதிகமாக ஆக்ஸிடென்ட்ஸ் ஏற்படுவதற்கு முக்கியமான காரணம் தொழில் வேகமாக வளர்கின்றபொழுது சரியான பயிற்சி இல்லாதவர்களை அங்கு வேலைக்கு வைக்கின்ற காரணத்தினால்தான். அதனால்தான் ஓளாவு பாக்டரி ஆக்ஸிடென்ட்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, ஷாப்களை எடுத்துக்கொண்டால் அதுபோலத்தான் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட ஆரம்ப காலத்தில் எவ்வளவு இருந்தன, இப்பொழுது எவ்வளவு இருக்கிறது என்பதை நாம் எடுத்துக்காட்டியிருக்கிறோம். பிளான் டேஷன் சம்பந்தமாகவும் அதற்கு உகந்த புள்ளிவிவரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

நம்முடைய ராஜ்யத்தில் வேலை வாய்ப்பு வசதிகள் எவ்வாறு இருந்திருக்கிறது என்பதை நாம் சற்று ஆராய்ந்து பார்க்கலாம். 1958-ம் வருஷத்தில் நம்முடைய வேலை வாங்கிக்கொடுக்கும் ஸ்தாபனம் மூலமாக 26,700 பேர்களுக்கு வேலை வாங்கிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1960-ம் வருஷத்தில் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் 34,778 பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகள் அந்த ஸ்தாபனங்களின் மூலமாக அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் பப்ளிக் செக்டார் மூலமாக வேலை வாய்ப்புகள் கிடைத்ததற்கு சில புள்ளிவிவரங்கள் கொடுக்க விரும்புகிறேன். 1956-ம் வருஷத்தில் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் 420,000 பேர்கள் பப்ளிக் செக்டாரில் வேலை செய்து கொண்டிருந்தார்கள். இன்றைக்கு 1960-ம் ஆண்டு ஜூன் 30-ம் தேதி வரையில் கணக்கெடுத்துப் பார்த்தால் 5,77,000 பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகள் கிடைத்திருக்கின்றன. பப்ளிக் செக்டாரைப் பொறுத்த அளவில் மாதிரி. பிரைவேட் செக்டாரைப் பற்றி நமக்கு கணக்கு கிடையாது. பிரைவேட் செக்டார் சம்பந்தமாக கணக்குகள் தயாரிக்கவேண்டும் என்பதற்குத்தான் இப்பொழுது நாம் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அந்த விவரங்களையெல்லாம் நாம் தயாரிக்க முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருப்பது பற்றி நோட்டீஸ் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். பொதுவாக நம்முடைய ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த அளவிலே பப்ளிக் செக்டாரில் ஒரு பங்கு இருந்தால், பிரைவேட் செக்டாரில் குறைந்தபட்சம் நான்கில் ஒரு பங்கு அதிகமாக வேலை கிடைத்திருப்பதாக நமக்குச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அந்தவிதமாக பார்க்கிறபொழுது நம்முடைய ராஜ்யத்தில் சற்றேறக்குறைய 7.5 லட்சம் பேர்களுக்கு இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் வேலை வாய்ப்பு வசதிகள் கிடைத்திருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். இது விவசாயத்தை நீக்கிச்

[Sri R. Venkataraman] [15th March 1961]

சொல்லுவது. ஏனென்றால் விவசாயத்தில் அதிகமாக வேலை வாய்ப்புகள் கிடைப்பதை நாம் அதிகமாக விரும்பவில்லை. விவசாயத்தில் இப்பொழுதே அதிகமாக வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள், அவர்களுக்கு மாற்று வேலை கொடுக்கவேண்டும் என்று நினைக்கிறபொழுது, அதே நேரத்தில் விவசாயத்தில் அதிகமான பேர்கள் வேலை செய்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அது ஒரு பெரிய முற்போக்காக இருக்காது என்பதற்காக அதைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளாமல் இதர இடங்களில் இருக்கக்கூடிய முன்னேற்றத்தை மாத்திரம் குறிப்பிட்டேன்.

சாதாரணமாக தொழில் அமைதி நல்ல முறையில் இருக்கிறது என்பதை தெரிந்துகொள்ள எத்தனை வேலை நிறுத்தங்கள் நடந்திருக்கின்றன, அதனால் எத்தனை வேலை நாட்கள் இழக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதற்கு புள்ளி விவரங்கள் இருக்கின்றன, அதைப் பார்க்கும்பொழுது நம்முடைய ராஜ்யத்தில் 'மான் டேஸ் லாஸ்டு', அதாவது வேலை நாட்கள் நாம் இழந்தது வெகுவாக குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. ஏழு லட்சத்து அறுபத்தைந்தாயிரம் நாட்கள் என்று இருக்கிறது. இந்தப் புள்ளி விவரத்திலிருந்து தொழிற்சங்கங்களின் அனுமதி இல்லாமல் திடீர் திடீரென்று சிறிய சிறிய வேலை நிறுத்தங்கள் நடப்பது தெரியவரும். மொத்தம் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் நடந்த ஸ்டைரைக் 331, கதவடைப்புகள் 13. 'நெகோஸியேஷன்' செய்து வாபஸ் பெற்றது 26. எந்தவிதமான 'நெகோஸியேஷனும்' இல்லாமல் தாங்களாகவே வேலைக்கு 'ரெஸ்டும்' செய்தது 215. இது எதை எடுத்துக்காட்டுகிறது என்றால் தொழிற்சங்கங்களின் அனுமதி இல்லாமல் திடீரென்று சிறிய காரணத்திற்காக வேலை நிறுத்தம் செய்ததால், உடனடியாக மீண்டும் தாங்களாகவே வேலைக்குத் திரும்பி வேலை தொடங்கிவிடுகிறார்கள் என்பதைத் தான். இதைக் குறைப்பதற்கு நாம் எல்லோரும் முயற்சி செய்ய வேண்டும். முக்கியமாக தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் இதற்கு ஒரு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். முன்னாற்று முப்பத்தொன்று ஸ்டைரைக்குகளில், அட்ஜூடிகேஷன் மூலம் தீர்க்கப்பட்டது ஒன்றே ஒன்றுதான். மற்றவைகளெல்லாம் நல்ல முறையில் நாம் கன்ஸிலியேஷன் ஆபீஸர் மூலமாக நேரடியான 'நெகோஸியேஷன்' மூலமாகத் தீர்க்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நாம் பெருமையோடு கூறிக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, வீடுகள் கட்டுவதைப்பற்றிக் கூட சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கிய பணம் சற்றேறக்குறைய ரூ. 70 லட்சம். 1960-ம் வருஷம் டிசம்பர் மாதம் 31-ம் தேதி வரையில் ரூ. 77,19,000 செலவழித்திருக்கிறோம். ஆயிரத்துதொண்ணூற்றெட்டு வீடுகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் 170 வீடுகளை பல இடங்களில் சுட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு மேல் நம்முடைய ராஜ்யத்திலே

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

முதலாளிகள் தனியாக 960 வீடுகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து சாங்ஷன் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதற்காகும் செலவு 33 லட்சம் ரூபாய் என்று கொடுத்திருக்கிறோம். பொதுவாக நம்முடைய ராஜ்யத்திலே தொழில் அமைதி நிலவி வந்திருப்பதையும், அதற்குக் காரணமாகவுள்ள முதலாளிகளும், தொழிலாளிகளும் பாராட்டுவதற்குரியவர்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பின் காரணமாகத்தான் நம்முடைய ராஜ்யத்திலே சிறந்த முறையில் தொழில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளும்படிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: Motion moved—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 35,79,800 under Demand XXIV—Labour including Factories.’

கனம் அங்கத்தினர் பக்கிரிசாமி பிள்ளை அவர்கள் தன்னுடைய வெட்டுப் பிரேரேபணையை பிரேரேபிப்பார் என்று அறிகிறேன். அதைப் பிரேரேபிக்குமாறு அவரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI: Mr. Speaker, Sir. I move the cut motion standing in my name, viz.,—

‘That the allotment of Rs. 35,79,800 under Demand XXIV—Labour including Factories be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER: Cut Motion moved—

‘That the allotment of Rs. 35,79,800 under Demand XXIV—Labour including Factories be reduced by Rs. 100.’

Now two hours are available for this Demand. May I know how much time the Hon. Minister will take for his reply?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: 15 minutes.

MR. SPEAKER: Then we have got one hour and 45 minutes at our disposal. Seven hon. Members have given their names. I allot 15 minutes to the hon. the Mover of the Cut Motion, 15 minutes to the Leader of the Party who is speaking on behalf of the Opposition and 10 minutes each to the other hon. Members.

* SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI: கனம் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரேபணையைக் குறித்து சில வார்த்தைகள் நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கனம் தொழில் மந்திரி அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கிற இந்த அறிக்கையில் அரசாங்கத்தின் தொழில் திட்டக் கொள்கையை அழகாக விளக்கியிருக்கிறார்கள். தொழிலாளிகள் நலனுக்காக முதலாவது, இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களில் தொழிலாளிகளுக்கு நியாயமான சம்பளம் கிடைக்கச் செய்வது, சமூகப் பாதுகாப்புக்குண்டான சட்ட விதிகளை அமுலுக்குக் கொண்டுவருவதில், தொழிற்சங்க இயக்கங்கள் பக்கபலமாக இருந்து, தொழிலாளிகள் அத்தனை பேருக்கும் நியாயமான சம்பளம் லாங்கித்தர, வெவ்வேறு சம்பளக் குழுக்களை நியமித்து, அவைகளின் சிபாரிசுகளின்படி

[Sri S. Pakkirisami Pillai] [15th March 1961]

இன்றைக்கு அவர்கள் ஊதியம் பெறவும், நம்முடைய நாட்டிலுள்ள அத்தனைபேரும் வேலைவாய்ப்புப் பெற்று பசி, பட்டினியைப் போக்கி வாழ்க்கை வசதிகளை பெறச் செய்தல் முதலியன எனக் கண்டிருக்கிறார்கள். இந்த லட்சியங்கள் சிறந்தவை. ஆனால் அந்த இலட்சியங்களை அடைவதற்கு அவர்கள் பின்பற்றிய வழிகள் என்ன, எவ்வளவு தூரம் முன்னேறியிருக்கிறார்கள், அதிலே வெற்றி கண்டிருக்கிறார்களா என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, உண்மையிலேயே அரசாங்கம் சரியான வழிகளைப் பின்பற்றாமல் மிகவும் பரிதாபகரமான நிலையிலே, தவறியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க முடிகிறது. இந்த 10 வருஷ காலத்திலே, ஏற்படுத்திக் கொண்ட லட்சியங்களை நாம் அடையவில்லை. சில கொள்கை லட்சியங்கள் கைவிடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும் பார்க்கமுடிகிறது. உண்மையான சம்பளத் திட்டத்தை எல்லாத் தொழிலாளிகளும் அடைந்திருக்கிறார்களா, நியாயமான சம்பளம் எல்லாத் தொழிலாளிகளுக்கும் கிடைக்கும்படியான வழியிலே என்ன ஏற்பாடுகள் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். ஏதோ சில பெரிய பாக்டரிகளிலே கொஞ்சம் பேர்களுக்குக் கிடைக்கலாம். ஆனால் பெரும்பகுதியான தொழிலாளர்கள் பட்டினிச் சம்பளத்தை வாங்கிக்கொண்டுதானே இன்றைக்கு வாழ்க்கை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த 10 ஆண்டு காலத்திலே சர்க்கார், தாங்கள் எடுத்துக்கொண்ட லட்சியத்தைப் பெரும்பாலும் நிறைவேற்றுவதற்கு வழிகோலவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். மத்திய அரசாங்கத்தார் வெவ்வேறு சம்பளக் குழுக்களை நியமித்து, 15-வது இந்திய தொழிலாளிகள் மகாநாட்டின் மூலமாக நிறைவேற்றிய தீர்மானங்கையொட்டி, இந்த சம்பளக் குழுக்கள் ஒரு “நீட் பேஸ்டு மினிமம்” (need based minimum) கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைச் சிபார்சு செய்தார்கள். அந்த நீட் பேஸ்டு மினிமம் எவ்வளவு இருக்கவேண்டுமோ அதைவிட அளவுக்குக் குறைந்திருந்தாலும்கூட, ஏதோ கொஞ்சம் உயர்ந்த சம்பளங்களைக் கொடுக்கும்படியான நிலையில் இந்த சம்பளக் குழுக்கள் தீர்மானித்தம்கூட, அந்தத் தீர்மானத்தையும் நிறைவேற்றக்கூடிய நிலையில் நம்முடைய அரசாங்கம் இல்லை என்பதை வருத்தத்துடன் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்கார் முதலாளிகளையும், தொழிலாளிகளையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து, தொழிலாளர்களைப் பயமுறுத்தி, குறைவாகக் கிடைக்கும்படியான ஒரு ஒப்பந்தத்திற்கு அவர்களை ஆளாகும்படிச் செய்திருக்கிறார்கள். பஞ்சாலைத் தொழிலாளிகளுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட சம்பளக் குழுவின்மூலம் சிபார்சுகளை மொத்தமாக எடுத்துக் கொள்ளாவிட்டாலும், எல்லோரும் ஒத்துக்கொண்ட அளவுக்குக் கூட இன்னும் சில முதலாளிகள் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. அதே மாதிரி செமன்ட் தொழிற்சாலைகளிலுள்ள முதலாளிகளில் ஒருவர் தவறியிருக்கிறார் என்று அறிக்கையில் கண்டிருக்கிறது. ஆகவே இவைகளின்மீது நடவடிக்கைகள் எடுக்க இன்னும் எத்தனை காலம் காத்துக்கொண்டிருக்கவேண்டும் என்பது தெரியவில்லை. நீட் பேஸ்டு மினிமமே குறைவாகத்தான்

15th March 1961] [Sri S. Pakkirisami Pillai]

கொடுத்திருக்கிறார்கள். நியர்யமான அளவுக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை. அதற்குக் காரணம், தொழிலாளிகளுக்கு அதிகமாகக் கொடுத்தால் அரசாங்கத்தார் போடுகின்ற லைசென்சுகளுக்கும், வரிகளுக்கும் அவர்களுடைய முதலிலிருந்து பெற முடியாது, அதனால் அவர்களுக்குக் குறைத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்திலே ராஜ்ய அரசாங்கம் சிபார்சு செய்திருக்கிறதோ என்று எண்ணும்படியாக இருக்கிறது.

இப்பொழுது 135 மில் முதலாளிகளில் 126 பேர்கள் அந்த ஒப்பந்தத்திற்கு சம்மதித்திருக்கிறார்கள். அதேமாதிரி 3 செமன்ட் தொழிற்சாலைகளில், இரண்டு தொழிற்சாலைகள் இந்த சிபார்களை ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சர்க்கரை ஆலைகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு சம்பளக் குழுவின் சிபார்க்கள் அண்மையிலே வெளிவந்திருக்கிறது. அந்த சிபார்க்களை அமல் நடத்துவதற்கு இன்னும் ஒரு வருஷம் ஆகுமா, அல்லது சீக்கிரமாக அமல் நடத்துவார்களா என்று தெரியவில்லை. இந்த சர்க்கரை ஆலை முதலாளிகள் ரொம்பக் கடுமையானவர்கள், கலபமாகச் சம்பளத்தைக் கொடுக்கமாட்டார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியும். தேயிலை தோட்டத் தொழிலாளிகளுக்கும் அப்படித்தான். பத்திரிகைத் தொழிலாளிகளுக்கும் சம்பள வசதிகளிக்கப்பட்டது; பல முதலாளிகள் அமுலாக்கினாலும் சில முாட்டு முதலாளிகள் இன்னும் அதைக் கொடுக்கவில்லை. அவர்கள் பேரில் தண்டனை கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய நிலையில் இல்லை நமது சர்க்கார். பாக்டரி சட்டத்தின்கீழ் சுகாதார வசதிகளை அனுசரித்து தொழிலாளிகளுக்குப் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. திருவொற்றியூர் பகுதியில் சமீப காலத்தில் பல தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அங்கே பல பாக்டரிகளில் கக்கஸ், தண்ணீர் வசதிகள் கிடையாது. அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கிடையாது. சாப்பிடும் இட வசதிக்கு எந்த ஏற்பாடுகளும் செய்துகொடுக்கப்படவில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பாக்டரி சட்டத்தை யாராவது சரியாகக் கடைபிடிக்கவில்லை என்றால், தொழிற்சங்கங்கள் இருக்கின்றன, அவர்கள் மூலம் கம்ப்ளெயின்ட் கொடுக்கலாம். யாரோ முதலாளிகள் செய்யவில்லை என்று சட்டசபையில் சொல்வதால் அவ்வளவு பிரயோஜனம் இல்லை என்பதைத்தான் சொல்லுகிறேன். அப்படி கம்ப்ளெயின்ட் கொடுத்து இலாகாவில் கவனிக்கவில்லை என்றால் அதைச் சொன்னால், கவனிக்க முடியும். முதலாளிகள் செய்கிறதில்லை என்பதை இப்பொழுது சொல்லுவதால் எனக்குப் பிரயோஜனம் இல்லை.

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI : ஏன் சொல்லுகிறேன் என்றால், பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள்; அவர்கள் இன்ஸ்பெக்ஷன் செய்கிறார்களா, அதன்மூலம் இந்தக் குறைகளை கண்காணிக்கிறார்களா என்றுதான் கேட்கிறேன். அவர்கள் அப்படிச் செய்கிறதில்லை என்றுதான் சொல்லுகிறேன். அதுதான் என் குறைபாடு.

[Sri S. Pakkirisami Pillai] [15th March 1961]

கடைச் சிப்பந்திகளுக்காக நம் ராஜ்யத்தில் ஒரு சட்டம் இருக்கிறது. முன்னேற்ற மாறுதல் அவசியம் என்று கருதி தொழிலாளிகள் கிளர்ச்சி செய்தார்கள். அந்தக் கிளர்ச்சி காரணமாக மத்திய சர்க்கார் ஏதோ ஒரு சட்டம் கொண்டுவர இருக்கிறார்கள், ஷாப்ஸ் அண்ட் எஸ்டாப்ளிஷ்மெண்ட் தொழிலாளிகளுக்காக, அது வரை பொறுங்கள் என்றனர். ஆனால் இது வரை ஒரு அறிகுறியும் காணோம். இந்த விஷயத்தை தட்டிக் கழித்து விட்டார்கள். மத்திய சர்க்கார் சட்டம் எப்பொழுது வருமோ தெரியாது.

தொழிலாளிகளுக்கு லீவ் முதலிய வசதிகள் கொடுக்கப் படுகிறதா என்று கண்காணிக்க அநேக லேபர் இன்ஸ்பெக்டர்கள் நியமித்து இருக்கிறார்கள். எவ்வளவு பேர்கள் சரியாகப் பெறுகிறார்கள் என்ற விவரங்கள் கிடையாது. இதில் கண்டிருக்கிற பிராஸ்க்யூஷன்கள் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்றால், அதெல்லாம் தொழிற்சங்கங்களின் புகார்பேரில் செய்யப்படுகிறதே தவிர, லேபர் இன்ஸ்பெக்டர்கள் விவரங்கள்பேரில் அல்ல என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மெட்ராஸ் பீடி இண்டஸ்ட்ரீஸ் சட்டம் வந்ததன் காரணமாக பல தொழிலாளிகள் வெளியேற்றப் பட்டிருக்கிறார்களே தவிர, அவர்களுக்கு நன்மை ஒன்றும் ஏற்படவில்லை. பீடித் தொழிலாளிகள் பாக்டரி சட்டத்தின்கீழ் இருந்தது. இன்றைக்கு மாறியிருக்கிறது. அவ்வளவுதான். அவர்கள் பலர் நடுத்தெருவில் நிற்கிறார்கள். ஆகவே அந்த சட்டம் பீடி முதலாளிகளுக்கு நன்மையாக இருக்கிறதே ஒழிய தொழிலாளிகளுக்கு நன்மையைச் செய்யவில்லை.

தொழிற்சாலைகளில் கோட் ஆப் டிஸிப்ளின், கட்டுப்பாடுகள் அடங்கிய போஸ்டர்கள் தொங்குவதைப் பார்க்கிறோம். ஆனால், கோட் ஆப் டிஸிப்ளனை முதலாளிகள் அத்து மீறுகிறார்களே தவிர, தொழிலாளிகள் அல்ல. தொழிலாளிகள் அம்மாதிரி கட்டுப்பாட்டின்கீழ் வேலைசெய்ய ஆவலோடு இருக்கிறார்கள். அப்படி அத்து மீறும் முதலாளிகளை தண்டிக்கக்கூடிய நிலையில் இல்லை இந்த அரசாங்கம். அவர்கள்பேரில் நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பது தான் என் புகார். உண்மையாகச் சொல்லப்போனால் (மணியடிக்கப்பட்டது) இரண்டு நிமிஷம், ஸார். திருவொற்றியூரில் ராமகிருஷ்ண, குல்வந்தராய் மில் என்ற ஸ்தாபனம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. தொழிலாளிகள் சேர்ந்து தங்கள் முன்னேற்றத்திற்காக வேண்டிய தொழிற் சங்கத்தில் சேர்ந்ததற்கு அவர்களுக்கு எதிராக முதலாளிகள் பஞ்சாபி தொழிலாளிகளைக் கொண்டு வந்து நம் தொழிலாளிகளை அடித்து காயம் உண்டாக்கி, அதில் ஒரு தொழிலாளியும் இறந்துவிட்டார் என்பதைப் பார்க்கிறோம். இதனால் வெகுண்டு எழுந்த தொழிலாளிகள் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். போலீசுக்குப் புகார் செய்தும், அதிகாரிகளுக்குப் புகார் செய்தும், எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அந்தப் பகுதி தொழிலாளிகள் அத்தனை பேரும் ஊர்வலத்தை நடத்தி, ஆர்பாட்டம் செய்ததன் காரணமாக, அந்தப் பஞ்சாபித் தொழிலாளிகளை அரெஸ்ட் செய்து

15th March 1961] [Sri S. Pakkirisami Pillai]

முதலாளியை வேலை நிறுத்த காலத்திற்கும் சம்பளம் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தார்கள். அது எப்பொழுது நடந்தது? ரொம்ப நாட்களுக்குப் பிறகு அதில் அரசாங்கம் தீவிர நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பதை

MR. SPEAKER: கனம் மாதா கௌடர். நீங்கள் பத்து நிமிஷம் பேசலாம்.

SRI J. MATHA GOWDER: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் தொழில் அமைச்சரவர்கள் தொழில் நல இலாகாவிற்காகக் கொண்டுவந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். கனம் தொழில் அமைச்சர் இந்த இலாகாவில் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு தொழிலாளிகளுக்கு, அவர்கள் நலனுக்காக செய்த சேவை பற்றி சொல்வதானால் இப்பொழுது நேரம் இல்லாததால் அதைச் சொல்ல முடியவில்லை என்று மட்டும் சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன். தொழிலாளிக்கென்று முதன் முதலாக நம் நாட்டிலேயே, இந்தியாவிலேயே, ஒரு கூட்டுறவுப் பாங்கு ஏற்படுத்திய பெருமை தொழில் அமைச்சரவர்களுக்குச் சேர்ந்திருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். நீலகிரி ஜில்லாவிலே அண்மையில் ஒரு கூட்டுறவு பாங்கு தேயிலை, காப்பித் தோட்டத் தொழிலாளிகளுக்காக ஏற்படுத்தியிருப்பதற்காக அந்த மாவட்ட மக்கள் சார்பில் இந்த சர்க்காருக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ப்ராவிடென்ட் பண்ட சம்மந்தமாகவும், முன்னால் 50 பேருக்கு மேல் இருக்கும் தொழிற்சாலை என்று இருந்ததை, 20 பேருக்குமேல் என்று மாற்றியிருப்பதற்காகவும், அவர்களுக்கும் ப்ராவிடென்ட் பண்ட வசதி செய்து கொடுத்திருப்பதற்காகவும் இந்த சர்க்காருக்கு நன்றியைத் தெரிவிக்கிறேன். மூன்றாவதாக இந்த தொழிலாளிகளுக்கு விடுமுறை நாளைக் கழிப்பதற்காக ஒரு தங்கும் இடம் என்று மகாபலிபுரத்தில் ஏற்படுத்தி இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அது பட்டணத்தில் இருப்பவர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். ஆனால் மற்ற பகுதிகளில் இருப்பவர்களுக்கு அது உபயோகப்படக் கூடிய வசதி அவர்களுக்கு இருக்காது. இந்த மாநிலத்தின் சுக வாசஸ்தலமாகிய நீலகிரியில் அம்மாதிரிச் செய்யலாம். பல தொழிலாளிகளுக்கு அங்கே செல்ல வசதியிருக்காது என்றாலும், கொஞ்சம் வசதி படைத்தோரும் செல்லக்கூடிய முறையில் குன்னூரில் ஒரு தங்கும் விடுதியை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும் என்று பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இந்த மாநிலத்தில் 328 ஸ்ட்ரைக்குகள் நடந்திருக்கின்றன என்பதைப் பார்க்கும்போது வருத்தப்படும் நிலையாக இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு “மேன்பவர்” “மான்-டேய்ஸ்” வேலை செய்யும் நாட்கள் போயிருப்பது ஏழு லட்சம் சொச்சம் நாட்கள் இழந்திருக்கிறோம். அது பெரிய தேசிய நஷ்டம். தொழிற் சங்கத் தலைவர்கள் அம்மாதிரியான தேசிய நஷ்டத்தைப் போக்க முன் வர வேண்டும்.

[Sri J. Matha Gowder] [15th March 1961]

தொழிலாளர்களுக்குப் பண்டிகை அலவன்ஸ் கொடுப்பது சம்பந்தமாக நாம் சட்டம் இயற்றினோம். அதில் என்ன குறைபாடு இருக்கிறதென்றால், ஒரு பண்டிகை வருவதற்கு முன்பு முப்பது நாட்கள் தொடர்ச்சியாக வேலை செய்திருந்தவர்களுக்கு மாத்திரம் பண்டிகை வீவு கொடுப்பது என்று இருக்கிறது. பண்டிகை வீவு கொடுப்பதன் நோக்கம் என்ன? குறைந்தது முப்பது நாட்கள் வேலை செய்தவர்களுக்குப் பண்டிகை வீவு கொடுக்கவேண்டும் என்ற நல்ல எண்ணத்தோடு சட்டம் இயற்றியிருக்கிறோம். ஆனால், 29 நாட்கள் ஒரு தொழிலாளி வேலை செய்திருந்தாலும்கூட, முப்பதாவது நாள் அவர் காஷுவல் வீவ் எடுத்திருந்தால், பண்டிகை வீவ் சலுகை கொடுப்பதில்லை முதலாளிகள். இந்தச் சட்டத்தை முதலாளிகள் இப்படி அமுல் நடத்துகின்ற காரணத்தால், சட்டம் இயற்றியும், பத்து சதவிகிதத் தொழிலாளர்கள்கூட பண்டிகை வீவ் சலுகையை அடைய முடியவில்லை. இப்படியெல்லாம் செய்து முதலாளிகள் தப்பித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்றியமைக்கவேண்டும். வருஷத்தில் 200 நாட்கள் வேலை செய்தால், 7 நாட்கள் பண்டிகை வீவ் கொடுப்பது என்ற நியதியையாவது ஏற்படுத்திவிட்டால் நலமாக இருக்கும்.

தேயிலை தோட்டத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக வேஜ் போர்டு செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. விலைவாசி உயர்வின் காரணமாக தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் சம்பளம் மிகவும் கட்டுப்படியாகாத நிலையில் இருக்கிறது. ஆகவே, வேஜ் போர்டு முடிவுகள் வருவதற்குள்ளாக, அவர்களுக்கு இடைக்காலக் கூலி உயர்வு கொடுக்கவேண்டும். முதலாளிகளையும், தொழிலாளர் தலைவர்களையும் கூட்டிவைத்து, இடைக்காலக் கூலி உயர்வு கொடுப்பது சம்பந்தமாக முடிவு செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

‘கோட் ஆப் டிஸிப்ளின்’-ஐப் பற்றி நான் அடிக்கடி இந்த மன்றத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். தொழிலாளி வேலை நேரத்தில் குறையுடையவனாக நடந்துகொண்டால் அவன் பேரில் நடவடிக்கை எடுத்தால் பரவாயில்லை. ஆனால், வேலை நேரம் கழிந்து, வீட்டுக்குச் சென்ற தொழிலாளி ஏதோ அரசியல் காரணத்தால் சண்டை போட்டாலும்கூட அவன்பேரில் முதலாளிகள் நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள். தொழிலாளி வீட்டில் சண்டை போட்டால் அதைப் பார்த்துக்கொள்வதற்கு போலீஸ் இலாகா இருக்கிறது. ஆனால், முதலாளிகளுக்கு அங்கு என்ன வேலை இருக்க முடியும் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. தொழிற்சாலைக்கு வெளியே நடக்கக்கூடியதை வைத்துக்கொண்டு, தொழிலாளி பேரில் முதலாளிகள் நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள். ஒரு தொழிலாளி வேறொரு தொழிற் சங்கத்தில் சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளியோடு இருந்துவிட்டால், உடனே அவன்பேரில் சார்ஜ் ஷீட் போட்டு நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள் முதலாளிகள். இதில் சிரமமான காரியம் என்னவென்றால், முதலாளியானவர் ப்ராப்பர் என்கவையரி செய்துவிட்டார் என்று சொல்லி, தொழிற் கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள். ஆனால், ப்ராப்பர் என்கவையரி செய்வதில்லை. தங்களுக்கு

15th March 1961] [Sri J. Matha Gowder]

குச் சாதகமான தொழிலாளிகளைக் கூப்பிட்டு, அவர்கள் விசாரணை நடத்தி, ஏதேனும் ரிகார்டு தயாரிக்கிறார்கள். பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளி கையெழுத்துபோடும்போது மறுக்கிறார். விசாரணைக்கு வரவிட்டாலுங்கூட, கையெழுத்து போட்ட தொழிலாளி வர மறுத்துவிட்டார் என்று ரிகார்டு செய்துவிட்டால் கோர்ட்டில் தொழிலாளிக்குச் சாதகமாகத் தீர்ப்பு கிடைப்பது அரிதாக இருக்கிறது. கோர்ட் ஆப் டிஸிப்ளின் பிரகாரம் சார்ஜ் ஷீட் கொடுத்து, விசாரணை நடத்தும்போது, தொழிற் சங்கத் தலைவரை வைத்துக் கொண்டு நடத்தவேண்டுமென்று விதி முறைகளை ஏற்படுத்தினால் நலமாக இருக்கும். எதற்கெடுத்தாலும், சிறு காரணத்திற்காகக் கூட, தொழிலாளிகளைப் பழிவாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள் முதலாளிகள் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இதைத் தடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாதாரண தொழிலாளி தானே கோர்ட்டுக்குப் போகக்கூடிய நிலைமையைப்பற்றி தொழில் அமைச்சர்கூட சென்ற முறை பதிலளித்திருக்கிறார். தொழிற் சங்க விதிகளின் பிரகாரம் தொழிலாளி நேரடியாகக் கோர்ட்டுக்குப் போக முடியாது என்று இருக்கிறது. தொழிலாளிகள் நேரடியாகக் கோர்ட்டுக்குப் போகக் கூடிய முறையில் விதிகளை ஏற்படுத்தினால் நலமாக இருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். இதையும் சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நிலகிரியில் தேயிலைத் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளியை, முதலாளிக்கு அவர் சாதகமாக இல்லையென்றால், உடனடியாக காட்டு வேலைக்கு போகச் சொல்லிவிடுகிறார்கள். இரண்டு வருஷங்கள், மூன்று வருஷங்கள் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்திருந்தாலுங்கூட, அவரை முதலாளிக்குப் பிடிக்காவிட்டால், காட்டு வேலைக்கு அனுப்பிவிடும் நிலை இருக்கிறது. பஞ்சாலைகளிலே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளிகளுக்கு இம்மாதிரி நிலை இல்லை. தொழிற்சாலையில் வேலை செய்கிறவரை மில் சொந்தக்காரருக்குச் சொந்தமான பருத்திக் காட்டுக்கு மாற்ற அதிகாரம் இல்லை. ஆனால், தேயிலைத் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யக்கூடிய வாட்ச்மென், தபால் வாங்கிக்கொண்டு வருபவர் முதலியவர்களைக்கூட தேயிலைக் காட்டுக்கு அனுப்பிவிடுகிறார்கள். இது கூடாது. பாக்டரியில் வேலை செய்பவர்கள் பாக்டரியிலேயே வேலை செய்யவேண்டுமே யொழிய, அவர்களை காட்டுக்கு அனுப்பக்கூடாது. முதலாளிகளுக்குப் பிடிக்காதவரைக் காட்டுக்குப் போகச் சொல்லலாம், அவர் போக விரும்பவில்லையென்றால், அவர் மீது டிஸிப்ளினரி ஆக்ஷன் எடுப்பதுமாக இன்றைக்கு இருக்கிறது. இந்த நிலையை மாற்றியமைக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

தொழிலாளிகளுடைய வீடுகளுக்கு மின்சார வசதி செய்து கொடுப்பதுபற்றி நான் இந்த மன்றத்தில் ஏற்கனவே சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்களாகவே மனமுவந்து மின்சார வசதி செய்து

[Sri J. Matha Gowder] [15th March 1961]

கொடுப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். தோட்டங்களில் வேலை செய்யும் சாதாரண குமஸ்தாக்களுடைய வீடுகளுக்குக்கூட மின்சார வசதி செய்து கொடுத்துவிட்டு, பக்கத்தில் இருக்கும் தொழிலாளிகளுடைய வீட்டுக்கு மின்சார வசதி கொடுக்கப்படுவதில்லை என்றால், இதனுடைய நோக்கம் என்ன என்று நான் கேட்கிறேன். தொழிலாளர்களைக் கீழ்த்தரமாக நினைத்திருக்கும் காரணத்தால் தான் அவர்கள் அப்படிச் செய்கிறார்கள் என்று நான் மிக வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதில் அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிரசவ அலவன்ஸ் என்ற வகையில் நாம் மொத்தமாக 63 ரூபாய் கொடுத்துவிடுகிறோம். கேரளத்தில் ஒரு பெண் தொழிலாளிக்கு ஊதியத்தில் மூன்றில் இரண்டு பங்கு என்று கணக்கிட்டு, கிட்டத்தட்ட 70 ரூபாய்க்குமேல் கொடுக்கிறார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தில் 63 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆக, ஏழு ரூபாய் குறைந்திருக்கிறது. நம்முடைய மாநில பீடித் தொழிலாளர்களுக்காக இயற்றப்பட்ட சட்டப்படி எட்டு பாகத்தில் ஏழு பாகம் என்ற அளவுக்குக் கொடுக்கவேண்டுமென்று இருக்கிறது. அந்த முறையில் மாற்றியமைத்தாலும் பரவாயில்லை. தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளிக்கு மாத்திரம் 63 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்கு அதிகமான உதவிகள் செய்திருக்கிறோம் என்பதை நான் மறுக்கவில்லை என்றாலும், அந்தத் தொகை போதாது இன்றைக்கு இருக்கும் நிலைமையில் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கேரளாவில் இருப்பதுபோல் புள்ளியில் இரண்டு பங்கு என்று அமைத்துவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஏதோ தொழிலாளிகளுக்கு அதிகம் சலுகை காட்டிக்கொண்டு போகிறோம் என்று சொன்னாலும், முதலாளிகளுக்கு லாபம் எந்த அளவுக்குக் கிடைத்திருக்கிறது என்பதற்குச் சில புள்ளி விவரம் கொடுக்க விரும்புகிறேன். தேயிலை ஏற்றுமதிமூலம் நமக்குக் கிடைத்திருப்பது 1952-ம் வருஷத்திலே 80 கோடி 80 லட்ச ரூபாயாகும். ஆனால், 1958-ம் வருஷத்தில் 136 கோடி 54 லட்ச ரூபாய் நமக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. 1952-லிருந்து 1956வரை வெளிநாட்டு வியாபாரத்தின் மூலம் கிடைத்திருப்பது 500 கோடி ரூபாய் ஆகும். தேயிலையின்மூலமாக மட்டும் 200 கோடி ரூபாய் கிடைத்திருக்கிறது. அதிக ஏற்றுமதி செய்திருப்பதானது அதிக லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்பதைக் காட்டுகிறது. அத்துடன், தொழிலாளிகள் குறைவான வேலை செய்யவில்லை, அதிகமான வேலை செய்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் காட்டுகிறது. தேயிலைத் தோட்டத்தில் வேலைக் குறைவு இல்லை என்பதை இந்தப் புள்ளி விவரம் நிரூபிக்கிறது. 1950-ல் ஒரு தொழிலாளி 595 பவுண்டு தேயிலை உற்பத்தி செய்திருக்க 1955-ம் ஆண்டு புள்ளிவிவரப்படி 715 பவுண்டு உற்பத்தி செய்திருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அந்த அளவுக்கு தொழிலாளிகள் உற்பத்தியைப் பெருக்கியிருக்கிறார்கள். ஆனால், கூலி உயர்வு அதிகமாகக் கிடைக்காமல் இருக்கிறது. தொழிலாளி அதிகம் உற்பத்தி செய்து முதலாளிகளுக்கு அதிக லாபம் கிடைத்திருக்கிறது, புள்ளி விவரத்தைப் பார்த்தால் விளைச்சல் குறையவில்லை என்பது தெரிய

15th March 1961] [Sri J. Matha Gowder]

வரும். 1939-ம் வருஷத்திலே ஒரு ஏக்கருக்கு 580 பவுண்டு தேயிலை உற்பத்தியாகிக்கொண்டிருந்தது. 1955-ம் வருஷத்தில் 1,081 பவுண்டு அளவுக்கு உற்பத்தி அதிகரித்திருக்கிறது. இப்படி உற்பத்தி அதிகரித்துக்கொண்டே போகும்போது, 'ஏக்ரேஜ்' அதிகம் ஏற்பட்டிருக்கும் என்று சொல்லலாம். அப்படிப் பார்த்தால் ஏக்ரேஜ் அதிகமாகவில்லை. 1938-ம் வருஷத்தில் 77,50,057 ஏக்கர் இருந்தன. அதைவிட இப்பொழுது ஒரு ஏக்கரில் அதிகமாகவில்லை. அதே விஸ்தீரணத்தில் முன்னேவிட இப்பொழுது உற்பத்தியை அதிகரித்திருக்கிறோம். மொத்த உற்பத்தி 1938-ல் 44 கோடி 68 லட்சம் பவுண்டு என்று இருந்தது. 1958-ல் 71 கோடி 35 லட்சம் பவுண்டு உற்பத்தி செய்திருக்கிறோம். இப்படி ஒவ்வொரு வகையிலும் அதிகமாக உற்பத்தி செய்யும்போது, தொழிலாளர்களுக்கு மிகக் குறைவான சலுகை காட்டப்பட்டிருக்கிறது. முதலாளிகளுக்கு மனம் இல்லாததுதான் இதற்குக் காரணம். தேயிலை உற்பத்தியில் குறைவு இல்லை. நிலையியில் உள்ள தோட்ட முதலாளிகள் தோட்ட முதலை ஐந்து வருஷ காலத்திலேயே எடுத்து விடுகிறார்கள் என்றால், அந்த அளவுக்கு அதிலே லாபம் அவர்களுக்கு வருகிறது, அந்த அளவுக்குத் தொழிலாளிகள் உற்பத்தியைப் பெருக்கியிருக்கிறார்கள். ஆனால், தொழிலாளிகளுக்குச் செய்யக்கூடிய சலுகை அதிகமாகவில்லை, சிறு காரணங்களுக்காகவும் கூட அவர்கள் தண்டிக்கப்பட்டக்கூடிய நிலை இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொண்டு, எனக்கு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைத் தந்த தலைவருக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI K. PONNIAN: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தொழிலாளர் இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மானியத்தை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு மில் தொழிலாளர்களுக்கு அவாண்டு வந்ததனால் அவர்கள் உயர்ந்துவிட்டார்கள். சிமிண்டு தொழிலாளர்களுக்கு அவாண்டு வந்ததனால் அவர்கள் உயர்ந்துவிட்டார்கள் சர்க்கரை ஆலைத் தொழிலாளர்களுக்கு அவாண்டு வர இருப்பதனால் இவர்களும் உயர்ந்துவிடுவார்கள். இதில் ஐயம் இல்லை. ஆனால் தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமைதான் எந்த வகையிலும் உயராமல் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. உயர்வதற்கும் வழியில்லாமல் இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதுவும் இந்தத் தோட்டங்களில் வேலை செய்யக்கூடிய அத்தனை தொழிலாளர்களும் ஹரிஜனங்கள்தான். அத்தோட்ட முதலாளிகளோ எவ்விதமான சட்டதிட்டத்திற்கும் உட்பட மறுக்கிறார்கள். பத்துப் பேர்கள் உள்ள இடங்களில்கூட நாம் ப்ராவிடென்ட் வசதி ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று செய்திருக்கிறோம். ஆனால் சிங்கோடு தோட்டத் தொழிலாளர்களில் ஸ்டாப்களுக்கு அந்த வசதியைக் கொண்டுவந்துவிட்டார்கள், அதனால் பீட்டு தொழிலாளர்களுக்கு அத்தகைய வசதி விஸ்தரிக்கப்படவில்லை. அவர்களுக்கும் இவ்வசதியை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1t-00
a.m.

[Sri K. Ponnian]

[15th March 1961]

மேலும் தேசிய தினங்களுக்கு சம்பளத்தோடு விடுமுறை கொடுக்கவேண்டும் என்று நாம் சட்டமியற்றியிருக்கிறோம். ஆனால் ஆகஸ்டு பதினைந்து, ஜனவரி 26 ஆகிய தினங்களுக்கு அளிக்கும் விடுமுறைக்கு கூலி கொடுப்பது இல்லை. விடுமுறைக்கு முந்திய தினங்களிலும் அதிக நேரம் வேலை செய்யவேண்டுமென்று கட்டு திட்டம் செய்கிறார்கள். இதையும் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக மெடர்ரிடி பெனிபிட் என்பது சிக்னஸ் பெனி பிட்டில் இருந்து ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அப்படியிருக்க சிக்னஸ் பெனிபிட் கொடுப்பதனால் மெடர்ரிடி பெனிபிட் என்று வேண்டாம் எனச் செய்யக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்ற வருஷத்தில்கூட இதைப்பற்றி நான் சொல்லியிருப்பதன் ஞாபகம் இருக்கும்.

அந்த மலைப் பிரதேசங்களில் தோட்ட வேலைகளில் ஈடுபட்டிருக்கிற பெரும்பாலான தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கும் ஊற்று நீரைத் தான் சாப்பிட்டு வருகிறார்கள். அவர்களுக்குக் குடிதண்ணீர் வசதி கிடையாது. முதலாளிகளும் அவர்களுக்குப் ப்ரொடெக்டெட் வாடர் சப்ளை அளிக்க எவ்வித ஏற்பாடும் செய்யாமலுக்கிறார்கள். ஆகவே அவசியம் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குப் ப்ரொடெக்டெட் வாடர் சப்ளை அளிக்க தக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நமது ராஜ்யம் மின்சார விவ்ந்தரிப்புக்குப் பெயர் பெற்றிருக்கிறது. இந்த தொழிலாளர்களுடைய விடுகளுக்கு அங்கே மின்சார வசதி செய்துகொடுக்காவிட்டாலும் லைன்களுக்கு முன்னால்து விளக்குப் போடவேண்டும். இரவு நேரங்களில் மலஹலம் கழிப்பதற்குக்கூட அவர்கள் வரமுடிவதில்லை. காரணம் அங்கே ஒரே சோலைகள்—இரவு நேரங்களில் காட்டு மிருகங்கள் எல்லாம் வரும். ஆகவே அங்குள்ள மலைத்தோட்டத் தொழிலாளர்களின் லைன்களுக்கு முன்னால்து விளக்குப் போட்டுத்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக மேஸ்திரி முறையை ஒழித்து விட்டோம். அவர்களுக்குப் பதிலாக சூப்ரவைசர்கள் போட்டிருக்கிறோம். ஆனால் இன்னும் இவர்களை தினக்கூலியாகவே வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த சூப்ரவைசர்களையும் ஸ்டாப்களைப் போலவே ஆக்கி மாதச் சம்பளம், வீட்டு வசதி, ஸ்டாப் போனஸ் இவற்றுக்கு எல்லாம் தகுதி உடையவர்களாக ஆக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கம்பனி விஷயம் எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு சில எஸ்டேட்டுகளில் நல்ல கம்பனி கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் மற்றவர்கள் கொடுப்பது தண்ணீர் போட்டால் முடிச்ச முடிச்சாகத் தண்ணீரோடேயே போய்விடும். அவ்வளவு மோசமானவை. இதைப் பற்றி பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டருக்குக்கூடத் தெரிவித்திருக்கிறேன். ஆகவே சர்க்கார் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல கம்பனி வழங்கும்படியாக ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

15th March 1961]

[Sri K. Ponnian]

இன்னொன்று. பள்ளாண்டேஷன் ஈஸ்ஸ்களை கொஞ்சம் அமுல் படுத்தினால் தான் காண்டின், லாட்ரின் போன்ற சாதாரண செளகரியங்களை எல்லாம் கூட தொழிலாளர்கள் பெற முடியும். பூராவாக அமுல் நடத்தாவிட்டாலும் பாதியாவது அமுல் நடத்தினால் வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தேயிலைத் தோட்டத்தில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு—ஆண்களுக்கு ரூ. 1-11-6 கூலியும், பெண்களுக்கு ரூ. 1-5-0 கொடுக்கப்படுகிறது. அதே எல்லையில் பக்கத்தில் வேலை செய்யக்கூடிய காப்பித் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு—ஆண்களுக்கு ரூ. 1-9-0-ம், பெண்களுக்கு ரூ. 1-2-0 தான் கொடுக்கப்படுகிறது. சர்க்கார் நடத்துகின்ற சிங்கோனா தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கும் இதே கூலி தான் கொடுக்கப்படுகிறது. எல்லா வகையிலும் வாழ்க்கைச் செலவு அதிகரித்திருக்கக்கூடிய இந்தக் காலத்தில் அந்தக் கூலியைக்கொண்டு அவர்கள் எப்படி வாழ்க்கை நடத்த முடியும் என்பதைக் கவனிக்கவேண்டும். அந்த தொழிலாளர்களுடைய மத்தியில் போவதற்கே எங்களுக்கு வெட்கமாக இருக்கிறது. உடனடியாக அவர்களுடைய குறைகளை எல்லாம் நீக்கி, வாழ்க்கை வசதிகளை பெருக்கித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI M. P. SARATHI : தொழிலாளர் நல இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கும் மானியத்தின்பேரில் திரு. பத்மிகிராமி பிள்ளை அவர்கள் கொடுத்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். தொழிலாளர்களுடைய வேலை வாய்ப்புகள் பெருகியிருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட ஐயாயிரத்து மேற்பட்ட பாக்டரிகள் ஏற்பட்டுள்ளது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் சுதந்திரம் அடைந்து 13 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகும் இப்போது வேலையில்லாமல் திண்டாடக்கொண்டிருக்கிறவர்களுடைய எண்ணிக்கை அதிகம் என்பதை நாமும் பார்த்துக்கொண்டுதான் வருகிறோம். இன்னும் பல தொழிற்சாலைகளில் முன்பு கொடுக்கப்பட்டு வந்த கூலியே இப்போதும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இதைப் பலவிடங்களில் பார்க்கிறோம். குறிப்பாக நெல்விக்குப்பம் சர்க்கரை ஆலையில் காயம் (permanent) ஆக்கப்படாமல் பல தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். இதைப்பற்றி அங்கே கம்யூனிஸ்டு கட்சியின் சார்பில் நடைபெறும் தொழிலாளர் சங்கம் பலகாலமாக எடுத்துச் சொல்லி வந்திருக்கிற போதிலும் இன்னும் அத்தொழிலாளர்கள் சால்வதமாக்கப்படவில்லை. அத்தொழிலாளர்களுடைய குறைகள் நீக்கப்படவில்லை. யார் சங்கம் வைத்து நடத்துகிறார்கள் என்று பார்க்காமல் தொழிலாளர்களுடைய குறைகள் நீக்கப் படுவதற்குப் பதிலாக அங்கே இளைஞர் காங்கிரஸ் சார்பாக போட்டி யூனியன் ஏற்படுத்தி பலாத்காரம் மூலமாக கைப்பற்றி செயல்படுவது தொழிலாளர்களுடைய நலனுக்கும் உகந்தது அல்ல. ஜனநாயக முறைக்கே உகந்தது அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[Sri M. P. Sarathi]

[15th March 1961]

பீடித்தொழிலாளர்களுக்கு தனியாகச் சட்டம் ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கோரி, இப்போது ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். உண்மையில் என் பகுதியில் பத்தாயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட பீடித் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் சர்க்கார் சட்டம் கொண்டுவந்ததன் பலன் என்ன? முன்பு கொண்டு வராமல் இருந்த நிலைமையே நல்லது போல் இருக்கிறது. ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து அதையும் அமுல்படுத்தாமல் தொழிலாளர்களும், முதலாளிகளும் ஒத்துப்போகிறார்கள் என்று சொல்லி விட்டுவைத்திருப்பது தொழிலாளர்களை முதலாளிகள் மறைமுகமாக கொடுமைப்படுத்தக்கூடிய நிலைமைதான் உருவாகிவிட்டது. அவர்களுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட குறைந்தபட்ச கூலி கூடக் கொடுக்கப்படவில்லை.

லேபர் ஆபீசருக்கு தெரிவித்தும் கூட தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைப்பது ரொம்பவும் கஷ்டமாகப்போய்விடுகிறது. ஆகையால் உடனடியாக பீடித் தொழிலாளர்கள் சட்டத்தை எப்படியும் அமுல் நடத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வரவேண்டும். இதனால்தான் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை ஏற்படுமே தவிர மற்ற படி ஏற்படாது. பீடித்தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யும் இடங்களை அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்துப்பார்க்கவேண்டும். தெருக்களில் சாக்கடை ஓரங்களில் 10 பேர்கள் வேலைசெய்யக்கூடிய இடத்தில் 20 பேர்கள் வேலைசெய்யும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதனால் கூயரோகம் போன்ற வியாதியினால் பாதிக்கப்பட்டு இறந்திருக்கிறார்கள். ஹோட்டல் தொழிலாளர்களுக்குச் சட்டம் செய்திருக்கிறோம். ஆனால் இதை அமுல் செய்திருக்கிறார்களா என்றால் உண்மையிலேயே இல்லை என்றுதான் சொல்லவேண்டும். ஏதோ சாக்குபோக்கு காட்டி தொழிலாளர்களை பழிவாங்கக்கூடிய நிலையில் இருப்பதை பல இடங்களில் பார்க்கிறோம். எந்தக் காரணத்தைக்கொண்டும் தொழில் கோர்ட்டுக்கு போவதற்கு இடம் இல்லாமல் அவர்கள் பேரில் வீண்பழியைப்போட்டு அவர்களை ஒழித்துக் கட்டிவிடுகிறார்கள் என்ற புகார் சர்க்காரின் கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தோல் பதனிடும் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு சட்டம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். வட ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஆயிரக்கணக்கான ஏழை ஹரிஜனங்கள் இன்று வேலையில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு தொழிற்சங்கம் ஏற்படுத்தி அவர்களுடைய நலனை கவனித்து வருகிறதே தவிர சர்க்கார் கவனம் செலுத்தவில்லை. ஆகையால் அதற்கு ஒரு சட்டத்தை ஏற்படுத்தி அவர்களிடமிருந்து 8 மணி நேரத்தான் வேலை வாங்கவேண்டும், அவர்களுக்கு லீவ் வசதி கொடுக்கவேண்டும், அவர்களுக்கு தகுந்த சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும், ஹோட்டல் தொழிலாளர்களுக்கும் பீடித்தொழிலாளர்களுக்கும் சட்டம் செய்தது போலவே இவர்களுக்கும் சட்டம் ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

15th March 1961]

[Sri M. P. Sarathi]

சிறு கடைகளில் மூன்று பேர் நான்கு பேர் வேலைசெய்யக்கூடிய வர்த்தக ஸ்தாபனங்களில் வேலைசெய்யும் குமாஸ்தாக்கள் 8 மணி நேரத்திற்குத்தான் வேலைவாங்கவேண்டுமென்ற நியதி சட்டப்படி இருக்கிறது. இருந்தாலும் லேபர் இன்ஸ்பெக்டர் ஒவ்வொரு பாக்டரிக்கும் ஒவ்வொரு கடைக்கும் மாதா மாதம் போய் கையெழுத்து போட்டிருக்கிறார்கள் என்றாலும் உண்மையிலேயே சரியாக நடப்பதில்லை. 8 மணி நேரம் வேலை என்பதை வெறும் கண்துடைப்பு வேலையாக இருக்கிறதே தவிர காலை 7 மணியிலிருந்து 9 மணிவரைக்கும் பாக்டரிகளிலும், 4, 5 பேர்கள் வேலைசெய்யும் கடைகளிலும் வர்த்தக குமாஸ்தாக்கள் வேலைசெய்யவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. சர்க்கார் இதை கவனித்து 8 மணி நேரம்தான் வேலை செய்யவேண்டும் என்பதைக் கண்காணிக்கவேண்டும். போனஸ், லீவ் சரிவர கிடைக்கிறதா என்பதை தெரிந்துக்கொள்வதற்கு பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் தொழிலாளர்களிடமிருந்து கையெழுத்து வாங்கி வரவேண்டும். பஸ் தொழிலாளிகளும் இம்மாதிரி பழிவாங்கக்கூடிய நிலையில் எத்தனையோ பேர்கள் இருக்கிறார்கள். 10 வருஷங்களாக வேலை செய்து வந்த பஸ் தொழிலாளியாக இருந்தாலும் அவர்களுக்கு லீவ் வசதி போனஸ் வசதி சில இடங்களில் கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர பெரும்பாலான இடங்களில் கொடுக்கப்படவில்லை. அவர்களை வெறும் கூலியாகப் பயன்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். ஒவ்வொரு பஸ் தொழிலாளிக்கும் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை ஏற்படுத்தவேண்டும் ஒவ்வொரு பஸ் தொழிலாளிக்கும் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தில் கண்டிப்பாக செய்யவேண்டும். அதற்கான வசதிகளை முதலாளிகள் செய்யவேண்டுமென்று தொழில் சட்டங்கள் மூலமாக உறுதிப்படுத்தவேண்டும். பாக்டரிகளில் தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுக்கும்போது வேலைத்தேடித்தரும் ஸ்தாபனத்தின் மூலமாகத்தான் எடுக்கவேண்டுமென்று இல்லாமல் ஏதோ சிலர் சிபார்சு கடிதத்தின் மேல் பல இடங்களில் வேலையில் அமர்த்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். உதாரணமாக வேலூரில் சைகிள் சாமான்கள் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய பாக்டரியில் ஒரு ஊழியரைக்கூட வேலைத்தேடிக் கொடுக்கும் ஸ்தாபனத்தின் மூலமாக எடுக்கவில்லை. அங்குள்ள ஆளும் கட்சியினர்களைச்சேர்ந்த சில தலைவர்களின் பேச்சைக்கேட்டுக்கொண்டு அவர்கள் சொல்லக்கூடிய ஆட்களைத்தான் இந்த சைகிள் பாக்டரியில் எடுத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். ஆகையால் வேலைத் தேடிக்கொடுக்கும் ஸ்தாபனத்தின் மூலமாகத்தான் எல்லா தொழிற்சாலைக்கும் ஆட்களை எடுக்கவேண்டும், அப்பொழுதுதான் எல்லா தொழிலாளர்களுக்கும் பரவலாக வேலை கிடைக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI T. P. ELUMALAI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தொழிலாளர் மான்யத்தின் மீது நான் பேசுவதில் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். காரணம் என்னவென்றால் இந்தத் துறையில் தலைமைத் தாங்கி நடத்திவருகிற அமைச்சர் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே வேலைசெய்தவர், தொழிற்சங்கத் தலை

[Sri T. P. Elumalai]

[15th March 1961]

வராக இருந்து இன்றைக்கு அமைச்சராகவும் இருந்து, அவர்கள் செய்த பல நல்ல காரியங்களை எடுத்துச் சொல்லக் கூடிய வாய்ப்பு எனக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. மேலும் அவர்கள் மூலம் இன்னும் பல நல்ல காரியங்கள் செய்துகொடுக்கவேண்டும் என்பதை எடுத்துச்சொல்கிற வாய்ப்பு இன்றைக்கு எனக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தினால் நான் பெருமகிழ்ச்சி அடைகிறேன். தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே வேலைசெய்த அனுபவத்தின் காரணமாக இப்போது தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய பல நல்ல சட்டங்கள் செய்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்கள் மான்யம் என்றால் பல தொழிற்சங்கத்தலைவர்கள் இங்கே வார்சாக பேசுவதை இதற்கு முன்னாலே பார்த்திருக்கிறோம். 1952-ம் ஆண்டில் தொழிலாளர் மான்யம் இந்தச் சபை முன் வந்தபோது இங்குள்ள அங்கத்தினருக்கு பேச நேரம் கிடைக்காது. அப்படி இருந்த ஒரு மான்யத்தின்மீது இப்போது பேசுவதற்கு ஆணைத்தேடிப்பிடிக்க வேண்டிய நிலை வந்திருக்கிறதென்றால்—எதிர்க்கட்சியிலும் சரி, ஆளும் கட்சியிலும் சரி—அதற்குக்காரணம், பேசுவதற்கு குறைகள் இல்லாதது தான். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் முன்னால் பேசியபோது சொன்னார்கள் தொழில் அமைதி இந்த நாட்டிலே ஏற்பட்டதற்காக தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இந்த நேரத்திலே நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன் என்று. உண்மையிலே தொழிலாளிகளும் முதலாளிகளும் ஒன்றுபட்ட நிலைமையிலே சேர்ந்து தொழிற்குறைகளை தாங்களாகவே திருத்திக்கொள்ள முன்வந்தார்களானால் பல பிரச்சனைகள் சமாதானமாகவே திருத்திக்கொள்வதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படுமென்று நினைக்கிறேன்.

என்னுடைய பகுதி தொழிலாளர்கள் நிறைந்த பகுதி. நான் வசிக்கின்ற திருவொற்றியூரை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கே 38 தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. கனரகத்தொழிற்சாலைகள் உள்ள, 14 கம்பனிகள் இருக்கின்றன. சிறிய சிறிய தொழிற்சாலைகள் 24 இருக்கின்றன. சென்ற 10 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக இந்த முன்னேற்றம் இந்தப்பகுதியிலே ஏற்பட்டிருப்பதை குறித்து நான் பெருமைப்படுகிறேன். நம்முடைய தொழில் அமைச்சர் அவர்களுடைய நல்ல சேவையினால் அப்பேற்பட்ட தொழிற்சாலைகள் அங்கே ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்த என்போன்ற ஊழியர்களுக்கு ஒரு பெருமையும், நல்ல செல்வாக்கும் இருக்குமா என்றால் அதுதான் இல்லை. இதற்கு இரண்டு காரணங்கள் உண்டு. ஏறக்குறைய 10 ஆண்டுகளில் காங்கிரஸ் ஆட்சி புரிகின்ற இந்தக் காலத்தில்தான் திருவொற்றியூரில் 38 தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் ஏறக்குறைய 11 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் வேலைசெய்கிறார்கள் என்று சொன்னால் இது பெருமைக்குரிய விஷயமாகும்.

இருந்தாலும் இந்த விஷயத்தை தொழிலாளர்கள் எந்த முறையில் பார்க்கிறார்கள், முதலாளிகள் எந்த முறையில் பார்க்கிறார்கள், அங்குள்ள குடிமக்கள் எந்தமுறையில் பார்க்கிறார்கள் என்றால் முன்னேற்றமேயில்லையென்றுதான் அவர்கள் நினைக்கிறார்கள்.

15th March 1961] [Sri T. P. Elumalai]

காரணம், அந்தத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை வாய்ப்பு ஏற்படுவதற்கு முன்னர், கட்டிடம் கட்டுகிறபோது, அப்பகுதிகளிலுள்ள சாதாரண தொழிலாளர்கள் (கூலியாட்கள்) கல் சுமப்பது, சுண்ணாம்பு எடுத்துக் கொடுப்பது போன்ற வேலைகளை மூன்று ஆண்டுகளாக உழைத்து கட்டிடம் முடிந்து தொழிற்சாலை ஆரம்பிக்கப்படுகிறபோது அவர்கள் வெளியே வந்து விடுகிறார்கள். பிறகு வெளியூரிலிருந்து வருகிறவர்களுக்குத்தான் வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கிறது. அங்குள்ள சாதாரண தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைப்பது கிடையாது. ஆகவே அவர்கள், சர்க்கார் முன்னேற்ற வேலைகள் செய்கிறார்கள் என்று சொல்பவர்களை, எங்களுக்கு வேலை கிடைக்காத முன்னேற்றம்தானா என்று அவர்கள் கேட்கிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : தொழிலாளர்களுக்குத்தான் வேலை வாங்கிக் கொடுக்கப்படுகிறது. இந்தத் தொழிலாளர்களுக்குத்தான் வாங்கிக்கொடுக்க வேண்டும், திருவொற்றியூரில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குத்தான், இன்ன ஊர் தொழிலாளர்களுக்குத்தான் என்று சொல்லவில்லை.

SRI T. P. ELUMALAI : மற்றொரு விஷயம் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பத்தாயிரம் தொழிலாளர்கள் அங்கு வேலை செய்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அவர்கள் வெளியேயிருந்து வருகிறார்கள். காலையில் 8 மணிக்கு தொழிற்சாலைக்கு வரவேண்டுமென்றால் காலையில் 7 மணிக்கு புறப்பட்டு பஸ்நிலையத்திற்கு வருகிறார்கள். அங்கு வந்து நின்று டயத்தில் பஸ் கிடைக்காததால் அவர்கள், இந்த சர்க்கார் சரியானபடி பஸ் விடுவதில்லை என்று சர்க்காரை குறை கூறுகிறார்கள். கிராமங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களும் தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டும் வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கவில்லையே என்று வருத்தப்படுகிறார்கள். வேலை வாய்ப்பு கிடைத்தவர்களும் வேண்டிய வசதிகள் உடனடியாக கிடைப்பதில்லையே என்று அவர்களும் குறை கூறக் கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே முன்னேற்ற வேலைகள் பல செய்தாலும், அங்கு வேலையில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகள் உடனடியாக ஏற்படவில்லை என்ற ஒரே ஒரு காரணத்திற்காக சர்க்காரையும், அந்த இலாகாவையும் குறை கூறக்கூடிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே இதையனுசரித்து எந்தெந்தப் பகுதிகளில் தொழிற்சாலைகள் ஏற்படுகிறதோ அந்தப் பகுதிகளிலுள்ள ஏழை மக்களுக்கு அங்கு வேலை வாய்ப்பு வசதி செய்து கொடுப்பதோடு கூட சர்க்கார் அதுபற்றி சட்டம் செய்யாவிட்டாலும், ஆலோசனையாக அவர்கள் தொழிற்சாலைகள் ஆரம்பிப்பவர்களிடம் சொல்லி அந்தப் பகுதியில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வேலை வாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வீடு கட்டும் விஷயத்தில், திருவொற்றியூர் பகுதியில் இவ்வளவு தொழிலாளர்கள் இருந்தபோதிலும் பாதிக்கு மேல் தொழிலாளர்கள் வெளியிலிருந்து வருகிறார்கள். ஆகவே சர்க்கார், தொழிற்சாலைகளின் பக்கத்தில் வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தை அமைச்சர் அவர்கள் முனைந்து செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். மேலும் அதில் நல்ல முயற்சி இருக்க வேண்டும். துரித

[Sri T. P. Elumalai] [15th March 1961]

மான நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு இதைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு சர்வீஸ் பேரில் அவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக நான் சொல்லவிரும்புவது, கண்டக்டர் களாக வேலை செய்பவர்களை டைம் கிப்பர், இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் போன்ற வேலைகளுக்கு அவர்கள் சர்வீஸ் பேரில் அந்த உயர்வுகளை கொடுத்து அந்த வேலைகளில் அமர்த்தவேண்டுமென்று பணிவுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக தொழிலாளர் இலாகாவில் இருக்கிற கன்சிலியேஷன் ஆபீஸர், லேபர் கமிஷனர் அவர்களும் எங்கெங்கு தொழில் அமைதிக்கு பங்கம் ஏற்படுகிறதோ அங்கெல்லாம் சென்று உடனடியாக சமரசம் செய்வதை என் பகுதியில் நான் பார்த்திருக்கிறேன். பக்கிரிசாமி பிள்ளை அவர்கள் ராமகிருஷ்ண குல்வந்தராய் தொழிற்சாலையில் ஏற்பட்ட கலகம்பற்றி சொன்னார்கள். பஞ்சாபிலிருந்து வந்திருக்கிற தொழிலாளர்கள் அங்கு வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களுக்கும், தமிழ் தொழிலாளர்களுக்கும் அடிக்கடி சச்சரவு ஏற்பட்டு வருகிறது என்பது எனக்குத் தெரியும். இது விஷயத்தில் ஒரு நடவடிக்கை எடுத்து இந்த சச்சரவுக்கு காரணம் என்னவென்று ஆராய்ந்து அங்கு நல்ல நிலையை உண்டாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த இலாகாவினால் மேற்படி விஷயத்தில் துரிதமான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவில்லையென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அத்தகராறு ஏற்பட்ட நேரத்தில் விம்கோ தொழிலாளர்கள் ஒரு ஸ்ட்ரைக்கில் ஈடுபட்டிருந்ததால், லேபர் கமிஷனர் அவர்களும், கன்சிலியேஷன் ஆபீஸர் அவர்களும் அதில் ஈடுபட்டு முயற்சி செய்து கொண்டிருந்தார்கள். கன்சிலியேஷன் ஆபீஸர் அவர்களை நான் பார்த்தேன். இது விஷயம் ஆலோசிக்கப்பட்டது. பின்னால் மறுநாள் வீடும் கொளுத்தப்பட்டது. இந்த விஷயம் பற்றி கலெக்டர் அவர்களிடம் நான் பேசினேன். பின் அந்த தொழிற்சங்கத் தலைவர்களை வைத்துக்கொண்டு சுமுகமான ஒரு சமரசத்தை ஏற்படுத்தி மறுபடியும் அங்கு வேலை துவங்கி செய்து கொண்டு வருகிறார்கள், என்று கூறிக்கொண்டு நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் மேலும் மேலும் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தெந்த முறையில் எப்படி எப்படி அவர்களுக்கு சம்பளவசதி, மற்ற வசதிகள் செய்துகொடுக்க முடியுமோ அவைகளை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI V. SUBBIAH : கணம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீதுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இந்த தொழில்துறையில் இன்று பல பிரிவுகள் இருக்கின்றன. டெக்ஸ்டைல் வொர்க்கர்ஸ், ரைஸ்மில், ப்ளவர் மில்ஸ், ப்ரெஸிங் மில்ஸ், பின்னர் ஜின்னிங் பாக்டரி, பீடித் தொழில் போன்று பல தொழில்களில் ஈடுபட்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு மினிமம் வேஜன், வேலை நேரம், சுகாதார வசதி போன்றவைகளில் மிகவும் கவனக் குறைவாக நடந்து கொள்ளப் பட்டு வருகிறது பலயிடங்களிலும். நம்

15th March 1961] [Sri V. Subbiah]

ராஜ்யத்தில் ஸ்டேட் இன்ஷூரன்ஸ் போன்றவைகள் 2 லட்சம் பேர்களுக்குத்தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டு லட்சம் பேர்கள் இந்த ராஜ்யத்தில் அந்த வசதி பெற்றிருக்கையில், மற்ற ஏனைய தொழில்களிலும் இதை கூடுமான வரையில் புகுத்த வேண்டுமென்பது என் போன்றோரின் ஆசை. குறைந்தபட்ச இன்ஷூரன்ஸ் திட்டங்கள் தொழிலாள மக்களுக்கு இருந்தால்தான் அவர்களும், அவர்கள் எதிர்கால சந்ததியினரும் பொருளாதார முன்னேற்றம் அடைய முடியும். தொழில் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம், கோவில்பட்டி, சிவகாசி, தூத்துக்குடி, திண்டுக்கல் போன்ற இடங்களில் புகுத்தியிருப்பதோடு, சிறு தொழில்களில் கூட, 500 பேர்களுக்கு மேற்பட்டு தொழிலாளர்கள் இருக்கும் இடங்களில் இந்த இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் இருக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். அங்கு இதைப் புகுத்தவேண்டும். பின்னர், இப்பொழுது பாக்டரி களில் விபத்துக்கள் நான்கு வருடங்களாக மிகவும் குறைந்திருப்பதாக காட்டப் பட்டிருக்கிறது. பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்கள், லேபர் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இவர்கள் செய்திருக்கக்கூடிய வேலை பாராட்டத் தக்தது. மெஷினரிகள் ஓடும் இடங்களில் அவைகள் நல்ல முறையில் “கவரிங்” செய்யப்பட்டிருக்கிறதா என்று கவனிக்க வேண்டும். மட்டேர்னிட்டி பெனிபிட் ஆக்ட் படி, விடுமுறை கொடுப்பது, அப்பொழுது கொடுக்கப்படும் சம்பளம் இவைகளில் பல குறைகள் இருக்கின்றன. அதையும் கவனிக்கவேண்டும். மாட்ச் பாக்டரி, பீடி பாக்டரி இவைகளில் வேலை செய்பவர்களுக்கு நேரமே இருப்பதில்லை. கிராமப் புறங்களிலிருந்து வரக்கூடிய குழந்தைகளிடமிருந்து இரவு 7 மணி வரை வேலை வாங்கப்படுகிறது. பாக்டரி ஆக்ட் இருக்கும் இடங்களில் அவர்களுக்கு பாதுகாப்பளிக்க ஒரு இலாகாவே அமைக்கப்பட்டிருந்தும் கூட இப்படி குழந்தைகளை 7 மணி வரை வேலை வாங்கக்கூடிய நிலை இன்றும் இருக்கிறது.

இதெல்லாம் குற்றச்சாட்டாக இருந்தாலும் இல்லையென்றாலும், 10-30
குடிசைத் தொழில் என்ற முறையில் இன்றைக்கு எந்த அளவுக்கு
வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கிறது என்பதை பார்க்கவேண்டும். இன்னும்
எங்கள் பகுதியில் காட்டரிங் எஸ்டாபிளிஷ்மென்ட் ஆக்ட்
மூலமாக பல விதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. பல சிறிய
ஹோட்டல்காரர்கள் எல்லாம் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். உடை
விஷயத்தில் அவர்கள் சிப்பந்திகளுக்கு டிராபிங் அலவன்ஸ்
கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இதன் மூலமாக சில கண்டிப்புகளை
ஏற்படுத்தும்போது பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன.
ஆகவே இந்த விஷயத்தில் அவர்களுக்கு சிறிது விதிவிலக்கு
கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். இது இல்லாவிட்டால், கொஞ்ச
மாக மூலதனம் போட்டு ஹோட்டல் நடத்துகின்றவர்கள் மிகவும்
கஷ்டப்படுகிறார்கள், ஆகவே இவர்களுக்கு விதிவிலக்கு அவசியம்
என்று விரும்புகிறேன். தொழில் கோர்ட்டிகள் இன்னும் அதிகமாக
கப்படவேண்டும். மினிமம் வேஜஸ் பல தொழிலாளர்களுக்கு
நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் நடை
முறையில் கொண்டு வர வேண்டுமென்றால் தொழிற் கோர்ட்டுகளில்

[Sri V. Subbiah]

[15th March 1961]

தான் குறைகளை தெரிவிக்க முடியும். இப்போது ராஜ்யம் பூராவும் கும் 3 கோர்ட்டுகள்தான் இருக்கின்றன. ஆகவே தொழிற் கோர்ட்டுகளை அதிகப் படுத்த முயற்சி எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன் (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்ராமன்: இப்போதுள்ள கோர்ட்டுகளிலே வேலையில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள்) விவசாயக் கூலிகளுக்கு குறைந்த பட்சம் சம்பளம் 1—4—0 என்றே அல்லது 1-8-0 என்றே நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஆனால் இன்றைக்கு அவர்களுக்கு என்ன கிடைக்கிறது என்பதையும் நாம் பார்க்கவேண்டும். நிச்சயமாக இன்றைக்கு 12 மணி நேரம் வேலை செய்யக்கூடிய விவசாயக் கூலிகளுக்கு 12 அணுதான் கூலி கிடைக்கிறது. அவர்களுக்கு இந்தக் கூலியை கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை இந்த நாட்டில் இருக்கிறதா என்பதையும் நாம் பார்க்கவேண்டும். உற்பத்தி செய்யக்கூடியவர்கள் இந்தக் கூலியை கொடுக்க சக்தியற்றவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய பொருளாதார அமைப்பு, அவர்களுக்கு ஏற்படுகின்ற கஷ்ட நஷ்டங்கள் இவைகளை எல்லாம் எடுத்துப் பார்த்தால் உண்மையிலேயே விவசாயக் கூலிகளுக்கு இந்த குறைந்த பட்ச கூலியைக்கூட கொடுக்க சக்தியற்றவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் அறிந்துக்கொள்ள முடியும். இதையெல்லாம் அரசாங்கம் நன்றாக யோசித்துப் பார்த்து விவசாயக் கூலிகளுக்கு கூலியை நிர்ணயிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தைப் பொறுத்த அளவில் கிராமப் பகுதிகளில் இன்றைக்கு குடிசைத் தொழில் போன்று இருக்கக்கூடிய தொழில்களில் பல ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். பிடித் தொழில், (மாட்ச்) தீப்பெட்டித் தொழில் போன்ற தொழில்களில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். இவர்களுக்கு இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் மிகவும் அவசியம். முக்கியமாக (ஃபர் வொர்க்ஸ்) வாணவெடி செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள் மிகவும் அபாயகரமான வேலையில் ஈடுபடுகிறார்கள். இந்தத் தொழிலை மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து கவனித்து வந்தாலும் சரி, அல்லது ராஜ்ய சர்க்காரிலிருந்து கவனித்து வந்தாலும் சரி, இதில் வருடந்தோறும் பல பேர்கள் இறந்து போகிறார்கள். வெடிவிபத்து அடிக்கடி ஏற்படுவதால் இவர்கள் மிகவும் ஜாக்கிரதையாக வேலை செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்கு இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் மிக மிக அவசியமாய் இருக்கிறது. ஆகவே இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் கவனிப்பார்கள் என்ற எண்ணத்தால், இதை அவர்களுக்கு ரூபகமூட்ட விரும்புகிறேன். அவர்களும் இதைப்பற்றி ரூபகமாக இருப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன். இந்த நிலையில் நம்முடைய நாட்டில் போல்ட்நட் செய்வது முதல் வேறு பல கருவிகள் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய பாக்டரிகள் இருக்கின்றன. இம்மாதிரி இருக்கக்கூடிய தொழிற்சாலைகளில் இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களை எல்லாம் ஒன்று படுத்தி அவர்களுடைய கேட்க நலத்திற்காக நம்முடைய ராஜ்யத்தில் பல அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள், பல பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள்—அவர்கள் எல்லாம் தொழிலாளர்களிடத்தில் சங்கங்கள் இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் அவர்களை

15th March 1961]

[Sri V. Subbiah]

எல்லாம் ஒன்றாக இணைத்து அவர்களுடைய கேட்க நலத்திற்காக பல திட்டங்களை ஏற்படுத்தி வேலை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதோடு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : ஸார், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மான்யத்தைக்கொண்டு வந்து பேசிப்போது இந்த ராஜ்யத்திலே தொழிற்சாலைகளை அதிகப்படியாக ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம், அதன் மூலமாக எத்தனையோ பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைத்துக்கிறது. அதே போன்று இன்றைக்கு தொழில் தகராறுகள் எல்லாம் கோட்டுகளுக்கு எல்லாம் போகாமல் கன்ஸலியேஷன் மூலமாக தகராறுகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் தீர்த்து வைத்திருக்கிறோம் என்று எடுத்துக் கூறினார்கள். வேலையில்லாதவர்களுக்கு வேலை கொடுத்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுவதில், முழு நேர வேலை எத்தனை பேர்களுக்கு கிடைத்திருக்கிறது, வேலை செய்யக்கூடியவர்களில் எத்தனை பேர்கள் பகுதி நேர வேலை செய்கிறார்கள், எத்தனை பேர்கள் பகுதி நேரத்திலும் பகுதி நேரம் வேலை செய்கிறார்கள் என்கின்ற புள்ளி விவரங்களை எல்லாம் தந்திருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும். இந்த அறிக்கையில் எத்தனை பேர்கள் வேலையில்லாமல் இருந்தால், அவர்களில் இத்தனை பேர்களுக்கு வேலை கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதைப்பற்றி இன்டென்ஸிவ் தெட்டத் தெளிவாக சொன்னால் நன்றாக இருக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மான்யத்தின் பேரில் விவாதம் செய்வதற்கு இரண்டு மணி நேரம் ஒதுக்கியிருப்பது போதாது என்பது தான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். இந்த மான்யத்தின் பேரில் பேசுவதற்கு இடம் கொடுத்தால் எத்தனையோ மணி நேரம் சேர்த்தாற்போல் பேசுவதற்கு அங்கத்தினர்கள் தயாராய் இருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) அப்படி பேசுவதற்குள்ள அங்கத்தினர்களை வெளியில் தேட வேண்டிய அவசியமில்லை, ஆளும் சட்டியில் இருக்கின்ற தொழிலாளர் தலைவர்கள் இருந்தாலும் சரி, எதிர்க்கட்சியில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் தலைவராக இருந்தாலும் அவர்களை பேசுவதற்காக வெளியில் போய் தேட வேண்டிய அவசியமில்லை, வேண்டுமென்றால் கனம் ஏழுமலை அவர்களைத்தான் இதில் பேசுவதற்கு வெளியில் போய் தேட வேண்டியிருக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதை எல்லா அங்கத்தினர்களும் உணரவேண்டும்.

மேலும், இன்றைக்கு நம் நாட்டில் தொழிற்சாலைகளை எவ்வளவோ ஆரம்பிக்கிறோம். அதே நேரத்தில் ஒரு பிரச்சனை இன்றைக்கு அகில இந்திய பிரச்சனையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அவைகளில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள் நாட்டில் இருக்கின்ற விலைவாசி உயர்வுக்கு ஏற்றவாறு தங்களுக்கு ஊதிய உயரவு வேண்டும் என்றும் அவர்களுடைய உரிமைக்காகவும் போராடுகிறார்கள். அந்த நேரத்தில் முதலாளிகள் திடீர் திடீரென்று தொழிற்சாலைகளில் கதவடைப்பு நடத்தி விடுகிறார்கள். இதை தடுக்க திட்டவாட்டமாக ஒரு சட்டத்தை கொண்டு வரவேண்டும். தொழிலாளர்களுக்காக எவ்வளவோ சட்டங்கள்

[Sri V. K. Kothandaraman]

[15th March 1961]

கொண்டு வந்தாலும் கூட அவைகளை முதலாளிகளிடத்தில் நல்ல முறையில் கொண்டுவரமுடியாத நிலைமைதான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. உதாரணமாக வாலாஜாபாத் பாலாறு மில் கழிந்த ஆறு மாதங்களாக மூடப்பட்டு இருக்கிறது. இதன் காரணமாக சுமார் 400 குடும்பங்கள் பசியும் பட்டினியுமாக கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். அந்த மில்லை ஏற்றெடுத்து நடத்துவதற்கு ஒரு நபர் முன் வந்திருக்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் இந்த மில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த மாதிரி அந்த மில்லை ஏற்றெடுத்து நடத்துவதற்கு யாராவது முன் வந்தால், அந்த நபரை என்னுடைய ஆபீஸுக்கு அனுப்பி வைக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : இன்டோ கமர்ஷியல் பாங்கில் இந்த மில்லை அடமானத்திற்காக ஈடுபடுத்தி சிக்கலாக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தச் சிக்கலை நீக்கி கொடுப்பதாக இருந்தால் அதை நடத்துவதற்கு ஆள் தயாராக இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதே போன்றுதான் திடீர் திடீரென்று கதவடைப்பு செய்யக் கூடிய முறையை தடுப்பதற்கு உடனடியாக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த அதிகாரம் நமக்கில்லை. மத்திய சர்க்காருக்குத்தான் இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுவதாக இருந்தாலும் கூட, நமது சர்க்கார் மத்திய சர்க்காரை வற்புறுத்தி இதற்கு என்று ஒரு சட்டம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இவ்விதம் திடீரென்று கதவடைப்பு செய்வதால் தொழிலாளர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுவனென்று நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் இதை நன்றாக கவனித்து இதன் பேரில் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன். அதேபோன்று பஞ்சாலை சம்பளக் கமிட்டி தீர்ப்பு ஒன்று வெளிவந்திருக்கிறது. அந்த ஒப்பந்தத்தை நிறைவேற்றாமல் எத்தனையோ மில் முதலாளிகள் இன்றைக்கும் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : எத்தனை பேர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்ல முடியுமா?

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : எத்தனையோ பேர்கள் இருக்கிறார்கள், கோயம்புத்தூர், திருநெல்வேலி முதலிய இடங்களில் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். திட்டவட்டமாக இந்தனையோ பேர்கள், இன்னின்ன இடங்களில் என்று வேண்டுமானால் நாளைக்கே விவரங்கள் கொடுக்கிறேன். இவர்களில் நாளைந்து பேர்களின் மீதாவது நடவடிக்கை எடுத்து இதை அமல் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே போன்று பீடித் தொழிலாளர்கள், ஹெட்டிங் தொழிலாளர்கள் இவர்களுடைய நன்மைக்காக பல சட்டங்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இவைகளை எல்லாம் அமலுக்கு கொண்டு வந்து அவர்களுக்கு பாதுகாப்பு கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லக்கூடிய நேரத்தில், ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள் பாதுகாப்புச்சட்டம் போன்றவற்றை கொண்டு

15th March 1961] [Sri V. K. Kothandaraman]

வரும்போது அதிலிருந்து விதிவிலக்குக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கின்ற பயங்கரமான நிலைமைதான் இருந்துகொண்டிருப்பதை நம்மால் பார்க்க முடிகிறது. அப்படி விதி விலக்கு எதற்காகக் கொடுக்கவேண்டும்? அப்படி விலைக்குக் கொடுக்கும் நேரத்தில் ஹோட்டல் தொழிலாளர் சங்கத்தைக் கலந்துவிட்டு, தொழிற் சங்கப் பிரதிநிதிகளைக் கலந்து செய்யப்பட்டதா என்று பார்த்தால் கிடையவே கிடையாது. இன்றைய தினம் ஹோட்டல் முதலாளிகள் சொல்லுகிறார்களென்றால் உடனே விதிவிலக்கு கொடுக்கும் நிலைமை இருக்கிறது. உதாரணத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டால் ஹோட்டல் தொழிலில் இருக்கக்கூடிய கொள்ளை லாபம் வேறு எதிலும் கிடையாது. போன மாதத்திலிருந்ததையும் இந்த மாதத்திலுள்ளதையும் பார்த்தால் விலையானது அன்றாடம் உயர்ந்து போகக் கூடியதாக இருக்கிறது. போன மாதத்தில் சாப்பாடு 10 அணவாக இருந்தது திடீரென்று 75 நயா டைசாவாக உயர்ந்திருக்கிறது. இது வரையில் 16 நயா பைசாவாக இருந்ததை இன்றைக்கு 18 நயா பைசா என்று போட்டிருக்கிறார்கள். இந்த மாதிரி அவர்கள் அபிப்பிராயம்போல் விலைவாசியை உயர்த்தி கொள்ளையடிக்கும் நிலைமை இருக்கிறதேயொழிய, அதில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளிகளுக்கு சம்பள உயர்வு கொடுப்பதோ அல்லது எந்த விதமான பாதுகாப்பு கொடுப்பதோ இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. ஆகவே தான் இது போன்ற ஒரு நிலைமையைப் போச்சு ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள் பாதுகாப்புச் சட்டத்தை அமுல்படுத்தவேண்டும்.

அதே போன்று பீடித் தொழிலாளர்கள் சட்டம் வந்ததோ இல்லையோ, இந்தச் சட்டம் வருவதற்கு முன்னால் இருந்த நிலைமையை விட மோசமான நிலைமை இன்றைக்கு இருக்கிறது என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். பீடித் தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்தபட்ச கூலி வேண்டும். ஆனால் இன்றைய தினம் அந்த குறைந்த பட்ச கூலியைக் கொடுக்காமல் பழைய கூலியையே—ரூ. 1-6-0, ரூ. 1-8-0 என்ற அளவுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை இருந்தாலும், அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுவார்கள் இதை லேபர் கோர்ட்டுக்கு எழுதித் கொடுங்கள் என்று. நான் கேட்பேன் இன்றைக்கு அதிகாரிகள் அதை அமுல்படுத்தக்கூடிய அளவுக்கு, குறைந்த பட்சகூலியை கொடுக்கச் செய்யக்கூடிய அளவுக்கு, நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறதா என்றால் கிடையவே கிடையாது. இன்றைக்கு பீடித் தொழிலாளர் சட்டத்தில் 2 (ஜி) என்று சொல்லக்கூடிய செக்ஷன் செல்லாது என்று தீர்ப்பு வந்ததன் காரணமாக யார் தொழிலாளி, யார் முதலாளி என்பதிலே இருக்கக்கூடிய கோளாறு காரணமாகத் தான், அவர்களும் தாங்கள் தொழிலாளி, முதலாளிதானே செய்ய வேண்டும் என்று ஊசலாட்டம் இருக்கிறது. பீடித் தொழிலாளர் பாதுகாப்புச் சட்டம் நிறைவேற வேண்டுமானால் புகையிலை லைசென்ஸ் கொடுப்பதானது நம்மிடத்திலே யார் ஃபாக்டரி லைசென்ஸ் வாங்குகிறார்களோ அவர்களுக்கு—இன்றைக்கு புகையிலை லைசென்ஸ் கொடுக்கவேண்டும் என்று ராஜ்ய சர்க்கார் அனுமதியின் பேரில்—மத்திய சர்க்கார் புகையிலை லைசென்ஸ் கொடுக்க

[Sri V. K. Kothandaraman]

[15th March 1961]

வேண்டும். அல்லது புகையிலை லைசென்ஸ் கொடுக்கும் அதிகாரம் ராஜ்ய சர்க்கார் கையில் இருக்கவேண்டும். அந்த அளவுக்கு வந்தாலொழிய பிடித் தொழிலாளர் பாதுகாப்புச் சட்டத்தை நம்மால் நடைமுறையில் கொண்டுவர முடியாது என்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று குறைந்த பட்சக் கூலிச் சட்டத்தை பல தொழிலுக்குக் கொண்டுவந்து விட்டோம் என்று சொல்லக்கூடிய அதே நேரத்தில் இன்றைக்கு திடீர் திடீரென்று மேலும் மேலும் விலைவாசி உயரக்கூடிய நேரத்தில் விலை வாசிக்கு ஏற்றவாறு குறைந்தபட்ச கூலி இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் கிடையாது. ஆகவே 15-வது முக்கூட்டு மாநாட்டில் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானத்தின் அடிப்படையிலே—உத்தேசமாக 2 வருஷத்திற்கு ஏறக்குறைய ஆகப் போகிறது என்று நினைக்கிறேன். ஆனால்—இது வரையிலே அந்த குறைந்த பட்ச கூலிகளை அதிகப்படுத்த முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதை ஞாபகப்படுத்த ஆசைப்படுகிறேன்.

அதே போன்று இன்றைக்கு சர்க்கார் துறையிலே பல கட்டிடங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன—தனியார் துறையிலும் அநேக கட்டிடங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. இது போன்ற கட்டிடங்களில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள் கட்டிடம் விழுந்தோ அல்லது வேறு விதத்திலோ அங்கலீனர்களாக ஆகிறார்கள், அல்லது உயிரை இழக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. அத்துடன் இல்லாமல் விலைவாசி உயர்வு ஏற்படுகிறது. வீடு கட்டும் தொழிலாளர்களுக்கு விலைவாசிகளுக்கு ஏற்றவாறு குறைந்தபட்ச கூலி கொடுக்கவேண்டும் என்று அடிப்படையில் கூலி நிர்ணயம் இருக்கிறதா என்றால் கிடையாது. ஆகவே அவர்களுக்கும் இந்த குறைந்தபட்ச கூலியைக் கொண்டுவர சர்க்கார் முயற்சி செய்ய வேண்டும்.

அதே போன்று இன்றைக்கு இன்ஷூரன்ஸ் பணம் கோடிக் கணக்கில் குவிந்து கிடக்கிறது. இருந்தபோதிலும்கூட இன்றைக்கு தொழிலாளர்கள் பெரும்பாலும் டி.பி. வியாதியால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு தனியாக வார்டுகள் கிடையாது. ஆகவே அவர்களுக்கென்று தனியாக வார்டுகள் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வட ஆற்காடு ஜில்லாவிலே ராணிப்பேட்டையிலே மாத்திரம் தான் ஸ்டேட் இன்ஸ்பூரன்ஸ் ஸ்கீம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஜில்லா புராவுக்கும் கொண்டுவரவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு பல தொழிற்சாலைகளில் வெல்ஃபேர் ஆபீஸர்களை நியமிக்கிறார்கள். முதலாளிகள் அவர்களுடைய சம்பளத்தைக் கொடுத்து அவர்களை நியமிக்கும் காரணத்தினால் லேபர் வெல்ஃபேர் ஆபீஸர்—தொழிலாளர்களுக்காக வேண்டி, அவர்களுடைய பாதுகாப்புக்காக இருக்கக் கூடியவர்—ஆனால் முதலாளிகளுடைய

15th March 1961]

[Sri V. K. Kothandaraman]

சம்பளத்தை வாங்கும் காரணத்தினால் முதலாளிகளுக்கு சாதகமான நிலையில் இருக்கக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது என்பதை ரூபகப்படுத்தி, அந்த வெல்லுபெற்ற ஆபீஸர்களுக்கு முதலாளிகள் சம்பளம் கொடுத்தாலும், அல்லது சர்க்கார் சம்பளம் கொடுக்கப்பட்டாலும், சர்க்காருடைய கண்காணிப்பின் கீழ் இருக்கக் கூடிய அளவுக்கு நாம் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்திலே ரூபகப்படுத்தி எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI K. ANBAZHAGAN : சட்ட மன்றத்தினைத் தலைவர் அவர்களே, தொழிலாளர்களும்—தொழில்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் இன்று வழங்கப்படுகிற மான்யத்தின்மீது தரப்பட்டுள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தின் மூலம் தொழிலாளர்களுடைய குறைகள் சிலவற்றை எடுத்துச் சொல்லுகிற வாய்ப்பு கிடைத்ததற்கு நான் மகிழ்கிறேன்.

தொழில் துறை அமைச்சர் அவர்கள் உண்மையாகவே, இன்றையதினம் தொழிலாளர்களிடத்தில் நல்லெண்ணம் கொண்டிருக்கிறார் என்று ஆளுங்கட்சியினரால் பாராட்டப்படுகிற அளவுக்கு அவர்கள் தன்னுடைய நல்லெண்ணத்தைக் காட்டிக்கொள்ளுவதற்கு மிகுந்த அளவு முயற்சித்திருக்கிறார் என்று நானும் உணருகிறேன். ஆனால் அவருடைய நல்லெண்ணம் முழுவதும் செயலில் புலப்படவில்லை என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளவேண்டியது அவசியமாகிறது. காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர்கள் மாதாளைவுடர் அவர்கள் அமைச்சருடைய தொழில் துறைத் தொண்டைப் பெரிதும் பாராட்ட விரும்புகிறேன், என்றாலும் எனக்கு அதற்குப்போதிய நேரம் இல்லை என்று தொடங்கி தொழிலாளர்களின் குறைகளை யெல்லாம் இங்கு எடுத்துச் சொன்னார். அதுவே உண்மை நிலையைக் காட்டுவதாகும், நான் இப்போது அமைச்சர் அவர்கள் எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும் என்று விரும்புவது சென்ற ஆண்டுப் புள்ளிகள் காட்டுவதை விட இந்த ஆண்டு புள்ளிவிவரத்தில் தொழிலாளர்களுக்குச் சில நன்மைகள் பெருகி இருக்கின்றன என்பதை விட, எந்த அளவு தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்று ஒரு லட்சியக் குறிப்பை நாம் அமைத்துக்கொள்ள முடியுமோ அந்த இலட்சியத்தை நெருங்குவதிலே நாம் வெற்றி பெற்றிருக்கிறோமா என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்; அதிலும் தொழிலாளர்களிடத்தில் பற்றுடைய அமைச்சர் என்று கருதப்படுவதனால், அந்த வழியில் எண்ணிப்பார்ப்பது வரவேற்கத் தக்கதாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்ற ஆண்டில் எவ்வளவு பேர் வேலை வாய்ப்பைத் தேடினார்கள், எவ்வளவு பேர்களுக்குத்தொழில் கிடைத்தது என்று புள்ளிவிவரத்தைத் தரும் நேரத்தில் “எம்ப்ளாய்மென்ட் ஆப்பர்சனிட்டீஸ்” வேலை வாய்ப்பு என்ற தலைப்பில், 1960-ம் ஆண்டிலே 187, 270 பேர்கள் வேலை வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டார்கள், அவர்களுள் 34,778 பேர்களுக்கு வேலை தேடிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற ஒரு புள்ளி விவரத்தைத் தந்து, இது சென்ற ஆண்டு வேலை

[Sri K. Anbazhagan] [15th March 1961]

கிடைத்ததைவிட 38.4 சத விகிதம் அளவுக்கு அதிகமாக வேலை தேடித் தரப்பட்டிருக்கிறது என்பதைக் குறிப்பிட்டு மகிழ்ந்திருக்கிறார்கள். நான் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன், சென்ற ஆண்டு தொழில் வாய்ப்பு கிடைத்ததை விட இந்த ஆண்டு தொழில் வாய்ப்பு பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவிப்பதைப் போன்று, எவ்வளவு பேர் தொழில் வாய்ப்பைத் தேடித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டார்கள், அவர்களுள் எந்த அளவினருக்கு வேலை கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்ற அந்த சதவீதத்தைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால்தான் உண்மை நிலை தெரியும். ஏறத்தாழ 18 சதவீதத்தினருக்குத்தான், விண்ணப்பித்தவர்களுள் வேலை கொடுத்திருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ளக் கூடும் 1958-ல் 196,661 பேர்கள் விண்ணப்பித்துக்கொண்டார்கள், 1959-ல் 204,891 பேர்கள் விண்ணப்பித்துக்கொண்டார்கள், ஆனால் 1960-ம் ஆண்டிலே 187,270 பேர்கள் தான் விண்ணப்பித்துக்கொண்டார்கள், ஆகையால் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தால் விண்ணப்பித்துக்கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறது பார்த்தீர்களா என்று கேட்கக் கூடும். நமது அமைச்சர் அவர்களுக்கு நாட்டு மக்களுடைய உள்ளத்தில் இருக்கக் கூடிய உணர்ச்சியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்,--விண்ணப்பித்தும் போதுமான அளவுக்கு வேலை கிடைக்கவில்லை என்று அவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற அவநம்பிக்கையின் காரணமாகத்தான் விண்ணப்பித்துக் கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறதே தவிர, மற்றவர்களுக்கு எல்லாம் வேலை கிடைத்து விட்டது என்பதன் அடையாளம் அல்ல இது என்பதை.

அதே போன்று இன்றைய தினம் தமிழ்நாட்டிலே உள்ள பெரும்பாலான மக்களுக்கு விவசாயத் துறையிலேதான் வேலை இருக்கிறது. அவர்களுடைய சராசரி வருமானம் எந்த அளவுக்கு இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் எண்ணிப்பார்த்தால், விவசாயத் துறையிலே உள்ளவர்கள் தொழிலாளி என்ற சொல்லுக்கு இலக்காகக்கூட முடியாத அளவுக்கு அவர்கள் நிலைமை இருக்கிறது. ஏறத்தாழ அரசாங்கம் வெளியிட்ட குறைந்த பட்சக் கூலி நிர்ணயக் குறிப்பில் ஒரு நாளைக்கு ரூ. 1-4-0, ரூ. 1-0-0, 85 புதிய காசுகள் என்ற அளவில் அவர்கள் கூலி நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அது குறைந்தபட்சக் கூலி அதாவது மினிமம் வேஜஸ் என்ற பேரால் தீர்மானிக்கப்படுகிறது என்றாலும் அது அவர்கள் கூலியைக் குறைவாக்கவே கூடத் துணையாகிறது என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். குறைந்த பட்சம் இந்த அளவு கூலி கொடுக்கலாம் என்று அரசாங்கம் சொல்வது உண்மையாகவே அந்த அளவு குறைந்த கூலி கொடுக்க, அந்த அளவு தாழ்ந்த நிலைமை உண்டுபண்ணிவிடக் காரணமாகுமோ என்று அஞ்ச வேண்டியிருக்கிறது. குறைந்தபட்சக் கூலிப்படியாத வருமானத்தைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் 30 நாளைக்கும் வேலை கிடைத்து வேலை செய்தாலுங்கூட 47, 50 ரூபாய்தான் கூலி

15th March 1961] [Sri K. Anbazhagan]

கிடைக்க முடியும். 30 நாளைக்கும் தொடர்ந்து வேலை கிடைக்குமா என்றும் பார்க்கவேண்டும். விவசாயத்திலே ஈடுபட்டுள்ளவர்களை எடுத்துக்கொண்டால், ஆண்டிலே ஆறுமாதம்தான் அவர்களுக்கு நிச்சயமான வேலை இருக்கிறது. மிச்சம் ஆறு மாதம்தான் அவர்களுக்கு வேலை உறுதி கிடையாது. இதிலே ஈடுபட்டுள்ள தொழிலாளர்கள் நிலைமையை எடுத்துக்கொண்டால், ஆண்டிலே 6 அல்லது 8 மாதங்களுக்கு மட்டும் அதிகப்பட்சம் மாதம் 50 ரூபாய் கூலி கிடைத்தால் மட்டும், அதை வைத்துக்கொண்டு எப்படி அவர்கள் வாழ்க்கை நடத்த முடியும்? அதை மாற்றுவதற்கோ அல்லது, மினிமம் வேஜஸ், குறைந்த அளவு கூலியை உயர்த்துவதற்கோ அமைச்சர் அவர்கள் என்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டார், என்ன முயற்சி எடுத்துக் கொண்டார் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

பொதுவாகவே பல்வேறு தொழிலாளர்களுக்கும் இன்றைய தினம் சராசரி மாத வருமானம் 77 ரூபாய் அளவாக இருக்கிறது. நான் இதைப்பற்றி குறிப்பிடுவதற்கு காரணம், நாம் மற்ற நாடுகளோடு ஒப்பிட்டு நோக்கினால், மலைக்கும்-மடுவுக்குமான வேற்றுமை தெரியும். இன்றைய விலைவாசி ஏற்றத்தோடு இவர்கள் எப்படி இன்றைக்கு வாழ்க்கை நடத்த முடியும்? இன்றைய நிலையில், குறைந்தது மாதம் 120, 130 ரூபாய் கிடைத்தால்தான் வாழ்க்கையை ஓரளவு திருப்திகரமாக நடத்த முடியும். வருமானம் சராசரி 77 ரூபாய் என்றிருக்கும்போது, விவசாயிகளுக்கு 50 ரூபாய்தான் கிடைக்க முடியுமென்று சொன்னால், அவர்களுக்கு வேண்டிய உணவுப் பண்டங்களையாவது விலைகுறைத்து தருவதற்கு ஏதாவது வழி செய்யப்பட்டிருக்கிறதா? ஆலைகளிலோ, பெரிய தொழிற்சாலைகளிலோ அல்லது சர்க்கரை ஆலைகளிலோ வேறு இடங்களிலோ பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களுக்கு அவசியமான பண்டங்களை விலை குறைத்துத் தருவதற்கு, சப்ளை மூலமாக உதவுவதற்கு, அவர்களுடைய வாழ்க்கையில் ஏற்படும் அன்றாடச் சங்கடங்களைத் தீர்ப்பதற்குப் பண்டங்களை மலிவாகக் கொடுப்பதற்கு ஏதாவது வழி செய்திருக்கிறார்களா? என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்க விரும்புகிறேன். இவை ஒரு பக்கம் இருக்க, ஓய்வு நாட்களில் தொழிலாளர்கள் மகாபலிபுரத்திற்குச் சென்று அங்கு தங்குவதற்கு வசதியாக அவர்களுக்கு ஒரு ரெஸ்ட் அவுஸ் கட்டப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்கு இதைக் கேட்கும்போது மகிழ்ச்சியாகத்தான் இருக்கிறது. ஆனால் மகாபலிபுரத்திற்குச் சென்று வருவதற்கு வேண்டிய பொருளாதார வசதி தொழிலாளிகளிடத்திலே எங்கே இருக்கிறது என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். அரசாங்கத்தின் செலவிலே வேண்டுமானால்; அரசாங்க பஸ்களிலே தொழிலாளர்களை ஏற்றிக்கொண்டு மகாபலிபுரத்திற்கு அழைத்துக்கொண்டுபோய் வரலாம். அப்படிக்கொண்டுபோய்வந்தாலும், அவர்கள் அங்காவது மன நிம்மதியுடன் இருக்க வேண்டுமல்லவா? அங்கும் பட்டினி கிடக்காமல், இரவில் இரண்டு திட்டிலிகளையாவது கொடுத்து பசிதணித்து அவர்களை அழைத்துக்கொண்டு வந்துசேர அரசாங்கம் பொறுப்பெடுத்துக்

[Sri K. Anbazhagan]

[15th March 1961]

கொள்ளவேண்டும். இல்லாவிட்டால் அவர்கள் மகாபலிபுரம் போயும் மகிழ்ச்சியுடன் இருக்க முடியாது என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்த இத்த நாட்டிலே மிகப் பெரிய அளவில் இருக்கக் கூடிய தேயிலை, காப்பித் தோட்டங்களிலே உள்ள தொழிலாளர்கள் பலரும் ஏமாற்றப்படுகிறார்கள்; வஞ்சிக்கப்படுகிறார்கள் என்றே சொல்லவேண்டும். கனம் மாதாகவுடர் அவர்கள் சொன்னதைப் போன்றே, இந்தத் தோட்டங்களிலே உள்ள முதலாளிகள் அங்கு பணியாற்றக் கூடிய தொழிலாளர்களின் கணக்கைக்கூட சரியான முறையில் வைத்துக் கொள்ளாமல் ஏமாற்றி வருகிறார்கள் என்று தெரிகிறது. தேயிலை கிள்ளுபவர்கள் குறைந்தபட்சம் ஒரு நாளைக்கு இவ்வளவு தேயிலை கிள்ளவேண்டுமென்றும் அதற்கு இவ்வளவு கூலி என்றும் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அந்த அளவுக்குமேல் ஒரு நாளில் தேயிலை கிள்ளியிருந்தாலும், அந்த அளிகப்பு, தேயிலையை எல்லாம் மாதக் கணக்கில் சராசரி பார்த்து, குறைந்துபோன நாட்களுக்கு நிறைவு செய்துகொண்ட பின்னரே மிச்சத்திற்கு மட்டுமே மிகுதி கூலி தருவதால் தொழிலாளர்கள் ஏமாற்றப்படுகிறார்கள். இதற்கெல்லாம் அரசாங்கம் என்ன செய்திருக்கிறார்கள்? அதேபோன்று இந்தத் தொழிலாளர்களுடைய பல குறைகள் நிவர்த்திக்கப்படவில்லை. இங்கு பேசிய பல நண்பர்களும் எவ்வாறு தோட்டத் தொழிலாளர்கள் சிறுசிறு விஷயங்களிலும் நியாயம் வழங்கப்படுவதில்லை; நசுக்கப்படுகிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள்.

ஒரு தேயிலைத் தோட்டத்தில் கணவனும், மனைவியும் தொழிலாளர்களாக இருந்து, கணவன் மனைவியிடையே சண்டை சச்சரவு ஏற்பட்டு, மனைவி தோட்டத்தின் முதலாளியிடமோ நிர்வாகியிடமோ சென்று முறையிட்டுக்கொண்டால், அந்த முறையீட்டை வைத்துக்கொண்டு, சில சமயத்தில் கணவன் பழிவாங்கப்படுகிறான். நான் பெண்களை இழித்துக் கூற வேண்டுமென்பதற்காகவோ ஆண்களிடத்திலே பரிதாபப்பட்டோ இதை நான் சொல்லவில்லை. இம் மாதிரியாக குடும்பத்திலே இருக்கக்கூடிய ஒரு சிக்கலை வைத்துக் கொண்டு, அவர்கள் பழிவாங்கப்படுகிறார்கள் என்பதற்காகவே குறிப்பிடுகிறேன். அப்படிப் பழிவாங்கப்படுவதை எதிர்த்து அவர்கள் கோர்ட்டுக்குச் சென்று நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு முயற்சித்தால், அதற்குள் அவர்களுடைய வேலையும் போய்விடுகிறது. அவர்கள் அங்கு குடியிருப்பதற்கு கூட வசதியில்லாமல் அப்புறப்படுத்தப்படுகிறார்கள். அப்படி வேலையிலிருந்து நீக்கப்படுகிறவர்களுக்கு வழக்கு முடிந்து நியாயம் கிடைக்கும் வரையில் ஒரு அரை சம்பளமாவது கிடைக்கக்கூடிய நிலை இருக்குமானால், ஒரு நாளைய உதியத்தில் அரை நான்குலியாவது கிடைக்குமானால், அவர்களுக்குப் பெரும் உதவியாக இருக்கும். கோர்ட்டுமூலம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்வதற்கும் வசதியாக இருக்கும். இப்போதுள்ள நிலைமையில் அவர்கள் முதலாளிகளின் தீர்ப்பிலிருந்து தப்ப முடியாத நிலைதான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைப் மாற்றுவதற்கும் அரசாங்கம் வழி காணவேண்டும்.

15th March 1961]

[Sri K. Anbazhagan]

பொதுவாகவே, தொழிலாளர்கள் நியாயமாகப் பெறக்கூடிய விடுமுறைநாட்களைப் பெறுவதற்காவது வசதி செய்துகொடுக்க வேண்டும். இப்போது மாநில ஆய்வுக்குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் குழுவினால் இந்த விடுமுறை நாட்களைப் பரிசீலனை செய்யப்படும் என்று அறிக்கையின் முதல் பக்கத்திலே காணப்படுகிறது. அப்படி விடுமுறை நாட்களைப்பற்றி பரிசீலனை செய்கின்றபோது, பண்டிகை நாளாக பெறக்கூடிய விடுமுறை நாட்களையும், சேர்த்து தனி விடுமுறை நாட்களாகப் பெறக்கூடிய அளவுக்கு அவர்களுக்கு வசதியளிக்கவேண்டும். ஏனென்றால் பல்வேறு இடங்களில் பண்டிகை தினங்களில் விடுமுறை அளிக்கப்படவில்லை, சிலருக்குத் தேவைப்படவுமில்லை.

அதேபோல் தொழிற் சங்கங்களை அங்கீகரிப்பதற்கான முறை பற்றி இதுவரையில் சட்டதிட்டங்கள் ஏற்படவில்லை என்றே அறிகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் இதில் நல்ல நோக்கமுடையவராக இருந்தாலும்கூட, இன்றைய தினம் ஆளும் கட்சியினுடைய வீரப்பத்தையும் காக்கக் கூடியவராக இருக்கிறார். காங்கிரஸ் சார்புடைய தொழிற் சங்கங்களை எப்படிப் பலப்படுத்துவது என்பதில் தான் பொதுவாக கவனம் செலுத்தப்படுகிறது. ஐ.என்.டி.யு.சியைத்தான் பலப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறார்களே தவிர, பிற தொழிற் சங்கங்கள் அங்கீகாரம் வேண்டுமென்று விரும்பினால், அவைகளுக்கு எளிதில் கொடுப்பதில்லை. காங்கிரஸ் தொழிற் சங்கங்கள் எவ்வளவு சிறியதாக இருந்தாலும், அதைப் பலப்படுத்த எல்லாவகையான உதவிகளும் அதற்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் சிறிதும் பொருட்படுத்தாமல், பிற சங்கங்களுக்கு கண்டிப்பாக அங்கீகாரம் மறுக்கப்படுகிறது. அதவே தொழிற் சங்கங்களை அங்கீகரிப்பதைப் பற்றித் திட்டவாட்டமான கருத்துக்களை இந்த அரசாங்கம் வெளியிட வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். தேவையான விதிமுறை செய்ய வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாகத் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவித தீங்குகளும் வராதபடி அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கப்படும் என்று கூறுகின்ற அரசாங்கம், அரசாங்கத்தில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு என்ன பாதுகாப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. அவர்கள் தொழிற் சங்கங்களை அமைக்க இந்த அரசாங்கம் அனுமதிக்கவில்லை. இந்த நிலை ஏன் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். எங்கு பணியாற்றினாலும் குறைந்த வருமானமுள்ளவர்கள் சங்கங்கள் அமைத்துக் கொள்வதிலேதான் நாம் சலுகைகள் காட்டவேண்டும். ஆனால் அவர்களுக்கே மறுக்கப்படுவதைத்தான் பார்க்கின்றோம். 200 ரூபாய், 250 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக்கூடியவர்கள் அல்லது ஒரு அப்பர் டிஸ்டின் கிளார்க் அளவுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்குக் கெல்லாம் தொழிற் சங்கங்கள் வேண்டியதில்லை என்பதை நான் ஏற்கிறேன். தாழ்ந்த நிலையிலுள்ளவர்கள் தொழிற் சங்கங்கள் அமைப்பது அவசியம் முடியும். ஆனால் இவர்களுக்குத் தடை இருப்பதினால்; மருந்துவ

[Sri K. Anbazhagan]

[15th March 1961]

மனைகளிலே பணியாற்றக்கூடிய குறைந்த வருமானமுள்ள சிப்பந்திகளும், இதர சர்க்கார் சிப்பந்திகளும் தங்கள் குறைகளை சங்கத்தின் மூலம் எடுத்துச் சொல்ல முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சங்கங்கள் அமைத்துக் கொள்ள அனுமதிப்பது அவசியமென்று கருதுகிறேன்.

அதேபோல், இன்றைய தினம் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் வேலை செய்யக்கூடிய ஓட்டல் சிப்பந்திகள் நிலவரத்தைப் பார்த்தால் அவர்கள் தொடர்ந்து 6 மாத காலத்திற்குமேல் பணியாற்றினால் தான் அவர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டுமென்ற சட்டம் இருக்கிற காரணத்தினால், பல இடங்களிலே அவர்கள் தொடர்ந்து பணி செய்வதற்கு அனுமதிக்கப்படுவதில்லை என்பது தெரியும். 5 அல்லது 5½ மாதங்கள் ஆனவுடன் அவர்கள் வேலையிலிருந்து நீக்கப்படுகின்றனர். மறுபடியும் சில நாட்கள் அல்லது ஒரு மாத காலம் கழித்து மீண்டும் வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகின்றனர். ஆகவே அவர்களது வேலை உறுதியாக வேண்டுமென்று சொன்னால், அப்படி ஓட்டலில் 6 மாத காலத்திற்குத் தொடர்ந்து பணியாற்றினால்தான், நிரந்தரமாக்கப்படுவார்கள் என்பதற்குப் பதிலாக, ஒரு சிற்றுண்டி நிலையத்தில் பணியாற்றக்கூடியவர்களில் 10 சதவிகிதத்தினர் மட்டுமே உறுதிப்படுத்தப்படாமல் பணியாற்றக் கூடியவர்களாகவும், மீதி 90 சதவிகிதத்தினர் நிரந்தரமாக்கப்பட்டவர்களாகவும் இருக்கவேண்டும் என்று விதி செய்யலாம். பத்து பேர்களாக இருந்தாலும், அதில் 9 பேர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட்டவர்களாக இருக்கவேண்டும். அதற்கான முறையிலே அரசாங்கத்தார் சட்டம் செய்யவேண்டும்.

அதேபோல், தொழிற்சாலைகளுக்குச் சென்று பார்வை இடுகின்ற அதிகாரிகள், இந்தத் துறையிலே இருக்கக்கூடிய பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்கள் இன்னும் சற்று பொறுப்புணர்ச்சியோடு தங்கள் கடமையை ஆற்றவேண்டும்; சுகாதாரத் துறையிலும், குடிதண்ணீர் வழங்குவதிலும், வேறு சில துறைகளிலும் உள்ள குறைகளையும் அவர்களுக்குத் தொழிற் சங்கங்கள் எடுத்துச் சொல்லித்தான் போக்க வேண்டுமென்ற நிலை இருந்துவருகிறது. ஆகவே இந்த அதிகாரிகள் இவ்விஷயத்தில் குற்றம் குறைகள் இல்லாமல் இருக்க, அதிக ஆர்வம் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

இங்கு மற்றொன்றையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தொழிற்சாலைகளிலே தொழிலாளர்கள் தங்களிடையே வேற்றுமைகள் அதிகமில்லாமல் பணியாற்றி வந்தாலும், சில முதலாளிகள் தொழிலாளர்களிடையே பஞ்சாபி, தமிழன் என்ற வகுப்புணர்ச்சியை தூண்டிவிடும் வகையிலே நடந்து வருகிறார்கள். திருவொற்றி யூரிலே ஒரு தொழிற்சாலையில் நடந்ததைப்பற்றி சில அங்கத்தினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள்; இப்படித் தொழிலாளர்களிடையே வகுப்புணர்ச்சியைத் தூண்டிவிடுவது நல்லதல்ல. இதனால் அவர்களிடையே விரோத மனப்பான்மை வளர்ந்து எலக்ட்ரிக் நடக்க வழி செய்கிறார்கள். இந்தக் கலகத்தைத் தூண்டுபவர்கள் யாராக இருந்

15th March 1961] [Sri K. Anbazhagan]

தாலும், அவர்களிடது நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். அவர் முதலாளியாக இருந்தாலும்; தொழிலாளியாக இருந்தாலும், அதைப்பற்றிக்கவலைப்படாமல் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இனி கடைசியாக ஒன்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இப்படிப் பல்வேறு குறைகள் பல்வேறு தொழில்களில் இருந்தாலும், வெவ்வேறு இடங்களில் இருந்தாலும், அதை நிவர்த்திக்க வேண்டும். அமைச்சரின் தொழில் துறையிலே தொடர்புடையது, மத்திய சர்க்காரால் நிறுவப்பட்டது நெய்வேலித் திட்டம். அந்த நெய்வேலியில் இன்றையதினம் தொழிலாளர்கள் படுகின்ற தொல்லை அதிகமாக இருக்கிறது. அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்கள் பெரும்பாலோர் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. ஏழைத் தொழிலாளர்கள் வேலை நிரந்தரம் இல்லாமல் வேதனைப்படுகிறார்கள். அவர்கள் 'காஷுவல் லேபர்களாக நாள் கவிகளாக இருக்கிற காரணத்தினாலே, அவர்கள் அங்கே திட்டத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிற காரணத்தினாலே 'பராஜெக்ட் அலவன்ஸ்' என்று கிடைக்கவேண்டிய அலவன்சும் அவர்களுக்கு இன்றையதினம் கிடைக்கவில்லை. இன்றையதினம் அவர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டிய அலவன்சும் கிடைக்காத காரணத்தினால் அவர்கள் குறைபடுகிறார்கள்.

அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கட்டித் தரப்படுகின்ற வீடுகளின் எண்ணிக்கை மிகக் குறைவு, கட்டப்பட்ட வீடுகளின் தரம் மிக மட்டம். மழை பெய்தால் நீர் ஓழுகுகிறது. நெய்வேலியில் மழை பெய்தால் ஓழுகுகின்ற நிலையில்தான் வீடுகள் கட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் தொழிலாளர்களுக்கு என்றால், நெய்வேலியைப் பற்றி பெருமையாகப் பேசுகின்ற தமிழ்நாடு அரசாங்கத்திற்கு அது உண்மையிலேயே வருந்தத்தக்க நிகழ்ச்சியாகத் தான் இருக்க முடியும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த மான்யத்தைப் பொறுத்தவரையிலே இது வெறும் தொழிலாளர் மான்யம் என்றோ, தொழிற்சாலைகள் மான்யம் என்றோ கருதாமல், தொழிலாளர்களின் முன்னேற்றத்தை ஒட்டிய மான்யம் என்று கருதி, தொழிலாளர் பொது நலத்தையும் உரிமையையும் பாதுகாக்கவேண்டும் என்று கருதி, தமிழ் நாட்டுத் தொழிலாளர்களின் துன்பங்களை மாற்றுவதற்கும், போக்குவதற்கும் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள முன்வரவேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு, அவருடைய நல்லெண்ணத்தையும், ஊக்கத்தைப் பாராட்டி, அவரது செயல்திறமை, நடைமுறையில் வெற்றிபெறவில்லை என்பதற்கு வருத்தம் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையின்மீது விவாதம் காசாரமாக இல்லையே என்று ஒரு காங்கிரஸ் நண்பர் ரொம்ப

[Sri M. Kalyanasundaram] [15th March 1961]

கவலைப்பட்டார். அது காரசாரமாக இல்லாததற்குக் காரணம், தொழிற் சங்கங்களும், தொழிற் சங்கங்களை நிர்வகிக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களும் எவ்வளவு பொறுப்பு உணர்ச்சியுடன் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதற்கு அது அடையாளம் என்பதை நான் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். புள்ளி விவரங்களும் அதைத்தான் காட்டுகின்றன. அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கக்கூடிய குறிப்பிலே 1960-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ம் தேதி முடிய 9,048 சச்சரவுகள் தோன்றியிருக்கின்றன. இது தொழிலாளர்கள் எடுத்துச் சொன்ன குறைகள். இன்னும் அவர்கள் எடுத்துச்சொல்லாமல் இருந்த குறைகள், சச்சரவுகள் எத்தனையோ இருந்திருக்கலாம். அதோடு இந்த சட்டம் அமுல் நடத்தக்கூடியது ஒரு சில தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும். இந்த சட்டத்திற்கு பக்கத்திலேயே வராத எத்தனையோ தொழிலாளிகள் இருக்கிறார்கள். கைத்தறித் தொழிலில் லட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களெல்லாம் இதை எட்டிப் பார்ப்பது கூட இல்லை. அவர்கள் இந்த சட்டத்தின் பக்கம் வரவே இல்லை. இந்தச் சட்டம் அமுலில் இருக்கக்கூடிய தொழில்கள் மிகவும் குறைவு. அந்தத் தொழில்களிலிருந்தும் 9,048 சச்சரவுகள்தான் அதிகாரிகள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. அதிகாரிகள் முயற்சியினால் தீர்க்கப்பட்ட சச்சரவுகள் 864. அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விட்டிருப்பது 250. அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விடவேமாட்டேன் என்று சர்க்கார் நிராகரித்தது 120. மீதி சச்சரவுகளெல்லாம் தானாகவே ஒன்று தீர்க்கப்பட்டிருக்கலாம். அப்படி தீர்க்கப்படாமல் இருந்தால் தொழிலாளர்கள் வேறு வழி இல்லாமல் அதை ஒப்புக்கொண்டிருந்தால், அவைகள் அப்படியே போய்விடும். நிர்வாகத்தின் குறுக்கீடு குறைவாக இருந்திருக்கிறது. தொழிலாளிகளும், முதலாளிகளும் தாங்களாகவே பல பிரச்சனைகளை சுமுகமாக தீர்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். வேலை நிறுத்தங்கள், கதவடைப்புகள் சம்பந்தப்பட்ட புள்ளி விவரங்கள்கூட அதைத்தான் குறிக்கிறது. பேச்சு வார்த்தைகள் மூலம் தீர்க்கப்பட்ட வேலை நிறுத்தங்கள் 26. தாங்களாகவே தொழிலாளர்கள் தீர்த்துக்கொண்ட வேலை நிறுத்தங்கள் 215. அதிகாரிகள் குறுக்கிட்டு தீர்த்துவைத்தவை 85 தான். சர்க்கார் அட்ஜூடிகேஷன் மூலம் தீர்க்கப்பட்டது ஒன்றே ஒன்றுதான். இது எதைக் காட்டுகிறது என்று சொன்னால், தொழிலாளர்கள் தாங்களாகவே அமைதியை விரும்புகிறார்கள், தொழில் அமைதி நிலவுவதற்காக தொழிலாளர்களும் தொழிற்சங்கங்களும் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள், சர்க்காருக்குக்கூட அதிக தொந்தரவு கொடுப்பதில்லை, சர்க்கார் இலாகாவுக்கு அதிக தொந்தரவு கொடுப்பதில்லை, சர்க்கார் குறுக்கீடு குறைவாக இருக்கிறது என்பதைத் தான். நான், அவர் தொழில் அமைச்சர் என்ற முறையிலேதான் பேசுகிறேன். ஆகையினாலே ஒன்றை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன். 'இண்டஸ்டிரியல் ரிலேஷன்ஸ்' என்ற பகுதியில் முதல் பாராளில் போட்டிருக்கிறபடி தயவுசெய்து போடாதீர்கள். அது முதலாளிகளுக்கு லைசென்ஸ் கொடுத்தது மாதிரி ஆகிவிடும்.

15th March 1961] [Sri M. Kalyanasundaram]

“The policy of the Government has always been to try their best to settle the disputes internally to the extent possible” என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. அது வரையிலும் சரி. தொழிலாளர்களுக்கும், முதலாளிகளுக்கும் இடையே பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் கூடியவரைக்கும் சச்சரவுகளை தீர்த்துக்கொள்ள முயற்சிக்க வேண்டுமென்பது சரி. முதலாளிகளும் நிர்ப்பந்தம் கொடுக்கலாம். தொழிலாளிகளும் நிர்ப்பந்தம் கொடுக்கலாம், பிறகு சமரசம் ஏற்படலாம், அது சரி, அடுத்த வரி ‘. . . and to refer cases for adjudication only as a last resort’, என்று சொல்லியிருப்பது, அந்தக் கொள்கையை வேண்டுமானால் அரசாங்கம் மனதில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமே தவிர, தயவுசெய்து அதை அப்படியே வெளியில் சொல்லிவிடக்கூடாது. அப்பொழுதுதான் முதலாளிகளுக்கு சர்க்கார் குறுக்கிட்டு அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விட்டுவிடுவார்கள் என்று பயம் இருக்கும். தொழிலில் அமைதி ஏற்படவேண்டும், தொழிலாளர்களுடன் ஒரு சமரசத்திற்கு வரவேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தம் ஏற்படாது. அதேமாதிரி தொழிலாளிகளுக்கும் ஒரு சமரசத்திற்கு வரவேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தம் இருக்காது. இரண்டு பேர்களுக்கும் பயம் போய்விடும். அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விடுவது என்பது அரசாங்கத்தின் கையிலுள்ள ஒரு ஆயுதம். அந்த ஆயுதத்தை அரசாங்கம் எப்பொழுதும் பிரயோகிக்கக்கூடும் என்ற பயம் முதலாளிகளுக்கும், தொழிலாளிகளுக்கும் இருக்கவேண்டும். சில சமயங்களில் தொழிலாளர்களும் தவறாக நடந்திருக்கலாம். அவர்களுக்கும் அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விட்டுவிட்டால் அந்த முடிவு தங்களைக் கட்டுப்படுத்தும் என்ற பயம் இருக்கவேண்டும். அந்த ஆயுதம் சர்க்காரிடம் இருக்கிறது என்று இருந்தால்தான் இரண்டு பேர்களுக்கும் பயம் இருக்கும். இல்லாவிட்டால் அந்த பயம் போய்விடும்.

நம்முடைய நாட்டில் முதலாளிகளும், தொழிலாளிகளும் இன்னும் சம பலம் உள்ளவர்களாக இல்லை. முதலாளிகளுக்கு பலம் அதிகமாக இருக்கிறது. அவர்கள் எண்ணிக்கையில் குறைவாக இருந்தால்கூட, சமுதாயத்தில் அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய செல்வாக்கு, அரசியலிலே அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய செல்வாக்கு, பொருளாதாரத்தில் அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய செல்வாக்கு, குதர்க்க வாதம் செய்யக்கூடிய அறிவுத் திறமை, அவர்களுக்கென்ற பிரத்தியேகமான வக்கீல் வசதி இவைகளெல்லாம் இருக்கின்றன. முதலாளிகளை எதிர்த்து தொழிலாளர்கள் நிற்பது என்று சொன்னால் அது அவ்வளவு சுலபமான காரியம் அல்ல, நீதிமன்றத்தில் ஆகட்டும், வேலை நிறுத்தத்தில் ஆகட்டும், கதவடைப்

(Mr. Speaker in the Chair.)

பில் ஆகட்டும். தொழிலாளர்களுடைய உரிமைகளை நன்கு பாதுகாக்க வேண்டும், தொழிலாளர்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்க வேண்டும் என்ற கொள்கை அடிப்படையில் இருந்தாலும், அவர்கள் பல உரிமைகளை தியாகம் செய்யவேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் உரிமைகளை தியாகம் செய்யவேண்டு

[Sri M. Kalyanasundaram] [15th March 1961]

மென்றால், அவர்கள் முன்னேறுகிற அளவு குறையும் என்பதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

லேபர் இலாகா சாதனைகளைப் பற்றி நான் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். லேபர் இலாகாவில் உள்ள அதிகாரிகள் சாதாரணமாக நிர்வாக அதிகாரிகள் போன்றவர்கள் அல்ல. அவர்களுக்கு ஒரு தனி திறமை வேண்டும். லேபர் அதிகாரிகளுக்கும் சரி, லேபர் கோர்ட்டிலுள்ளவர்களுக்கும் சரி. மற்ற இலாகாக்களில் சட்டம் இருக்கிறது, விதி இருக்கிறது, சட்டத்தில் இடம் இருக்கிறதா, விதியில் இடம் இருக்கிறதா என்று பார்த்து வேலையைச் செய்யலாம். ஆனால் லேபர் டிபார்ட்மென்டில் அப்படி அல்ல. தொழில் அமைதியை பாதுகாக்கவேண்டும் என்ற அளவுக்கு அவர்களுக்கு ஒரு லட்சியம் இருக்கவேண்டும். தேசத்திலுள்ள சோஷலிஸ சமுதாய லட்சியத்தை மனதில் வைக்கவேண்டும் என்று நான் சொல்ல வில்லை. அது அவர்களுக்கு அப்பாற்பட்ட விஷயம். நாம் எந்த மாதிரி சட்டங்களை இயற்றித் தருகிறோம் என்பதை அது பொறுத்து இருக்கிறது. அவர்கள் அந்த லட்சியத்தை அமுல் நடத்தவேண்டும் என்று நான் கூறவில்லை. தொழிலில் உற்பத்தி நடக்கவேண்டும், உற்பத்திக்கு இடையூறு ஏற்படக்கூடாது, தொழில் அமைதி இருக்கவேண்டும், தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இடையே தகராறுகள், சச்சரவுகள் ஏற்படும் பொழுது தொழிலாளர்களின் நலனை தியாகம் செய்யாமல் பாதுகாக்கவேண்டும் என்பதுதான் அவர்களுக்கு ஒரு லட்சியமாக இருக்கவேண்டும். சட்டத்தில் இடம் இல்லை, விதியில் இடம் இல்லை, ஸ்டாம்பு போதவில்லை, ஸ்டாம்பு ஒட்டவில்லை என்று பேப்பர்களை திருப்பி அனுப்பிக்கொண்டிருக்கக்கூடாது. சில அதிகாரிகள் 4 அணு ஸ்டாம்பு ஒட்டவில்லை என்று மனுவை திருப்பி அனுப்பி விடுகிறார்கள். அவர்கள் அதிகாரிகளாக இருப்பதற்கு லாயக்கு இல்லை என்றுதான் நான் சொல்லுவேன். அவர்களைக் கேட்டால், விதி இருக்கிறது, சட்டம் இருக்கிறது என்று சொல்லலாம். நான் இதுபற்றி அமைச்சர் அவர்களுக்குக்கூட ரிபோர்ட்டு அனுப்பியிருக்கிறேன். அவர்கள் தலையை ஆட்டுவதில் பிரயோசனம் இல்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஸ்டாம்பு இல்லாமல் அனுப்பினால், அல்லது ஸ்டாம்பு குறைவாக இருந்தால் அதைக் குறிப்பிட்டு கடிதம் எழுதுவார்கள். அதுவரையிலும் பெடிஷனை 'பைல்' செய்து வைத்திருப்பார்கள்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : 'எல்.டி.ஸ்' போட்டு வருகிறது. எனக்கு கொஞ்சம் 'பைலிங்' பற்றி தெரியும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சாதாரணமாக இப்பொழுது எல்லா இலாகாக்களிலும் ஒரு பெடிஷனுக்கு 2 அணு, 4 அணு ஸ்டாம்பு ஒட்டவேண்டுமென்று சொன்னால், அந்தமாதிரி

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

ஸ்டாம்பு ஒட்டாமல் இருந்தால் அந்த பெடிஷனை திருப்பி அனுப்புகிறார்கள் என்பது இல்லை. அந்த மாதிரி ஸ்டாம்பு அனுப்பவேண்டும், பணம் கட்டவேண்டும் என்று கடிதம் மூலம் எழுதுவார்கள். ஸ்டாம்பு வந்த உடனே அதை எடுத்துக்கொண்டு பரிசீலனை செய்வார்கள். ஸ்டாம்பு வரவில்லையென்றால், அது அப்படியே இருந்துபோய்விடும்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : ' எல்.டிஸ் ' போடுகிறார்கள், ' லாட்ஜ் டிஸ்போஸல் ' போடுகிறார்கள். அதாவது அதற்கு மேலே ரிமைண்டர்கூட அனுப்பவேண்டியதில்லை, அதைப் பிறகு கவனிக்கவே முடியாது. மறுபடியும் அதற்கு புது நம்பர்தான் கொடுக்கவேண்டும். ' லாட்ஜ் டிஸ்போஸல் ' என்றால் பழையது அப்படியே போய்விடும். மறுபடியும் ஸ்டாம்பு வந்தால் அது பழைய கேஸாகக் கருதப்படமாட்டாது. மறுபடியும் புது கேஸாகக் கருதப்பட்டு, புது நெம்பர் கொடுக்கப்படும் என்பதுதான் ' பைலிங் முறை ' என்று அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இரண்டு அணை, நான்கு அணை ஸ்டாம்புக்காக அதிகாரிகள் இந்த மாதிரி திருப்பி அனுப்பக்கூடாது. நான் அதிகாரிகளுடைய கௌரவத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்கு இம்மாதிரி சொல்லவில்லை. அவர்களுடைய கௌரவத்தை உயர்த்தவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய நோக்கம். அப்போழுதுதான் அவர்களை முதலாளிகள் மதிப்பார்கள். முதலாளிகள் மதிக்க முடியாத அளவுக்கு அவர்களுடைய அதிகாரத்தை, அல்லது அந்தஸ்தை, கௌரவத்தைக் குறைக்கக்கூடாது. நான் அம்மாதிரி செய்ய விரும்பவில்லை. அதிகாரிகளுக்கு ரொம்ப சக்தி கொடுக்கவேண்டும், அவர்களுடைய கை பாதுகாக்கப்படவேண்டும் என்ற நோக்கம் தான். அவர்களுடைய அந்தஸ்தை, அதிகாரத்தைத் தாக்கினால் அவர்கள் எப்படிப் பணி புரியமுடியும்? முதலாளிகளை எதிர்த்து நிற்க வேண்டிய தைரியம், தெம்பு, மனோபலம் அவர்களுக்கு வேண்டும். முதலாளிகளுடைய ஆசை வார்த்தைகளுக்கும், பயமுறுத்தலுக்கும் பணிந்துவிடக்கூடாது. எல்லா வசதிகளையும் பெற்றிருக்கக்கூடிய முதலாளிகளை எதிர்த்து நிற்பதற்கு இந்த இலாகா பிரத்தியேக கவனம் செலுத்தவேண்டும். போலீஸ் இலாகாவைப் பற்றி நான் பேசுவதென்றால் அந்த முறை வேறு. அவர்கள் குற்றம் செய்வதைக் கொஞ்சம்கூட அனுமதிக்க முடியாது. ஆனால் இந்த இலாகாவில் இருக்கும் உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு அந்த அதிகாரம் கிடையாது. முதலாளிகளைக் கூப்பிடவேண்டுமென்றால் கூட, அவர்களை வரும்படி நிர்ப்பந்திக்க இவர்களுக்கு அதிகாரம் இல்லாமல் இருக்கிறது. அப்படி அதிகாரம் இல்லாமல் வேலை செய்யக்கூடிய அதிகாரிகள், தொழிலாளிகள் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் ஸ்டாம்பு ஒட்டவில்லை என்பதற்காக பெடிஷனைத் திருப்பி அனுப்புவது என்பது கூடாது. அம்மாதிரி குறைபாடுகள் ஏற்படாமல் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அமைச்சர் அவர்களே தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்தவர். தொழிலாளிகளுடைய உரிமைகளுக்காக எங்களைப்போலவே நிதிமன்றங்களில் வாதாடியவர். அவருக்கு எல்லா அனுபவமும் உண்டு. சில சந்தர்ப்பங்களிலே அவர் எனக்குக்கூட யோசனை சொல்ல முடியும்.

[Sri M. Kalyanasundaram] [15th March 1961]

அப்படியிருக்கும்பொழுது, அவர்கள் இந்த லேபர் கோர்ட்டுகள் சமீப காலத்தில் எப்படிப் பணி புரிந்து வருகின்றன என்பதைப் பற்றிப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். லேபர் கோர்ட்டுகள் சட்டங்களை எப்படி அர்த்தம் பண்ணுகிறார்கள், எப்படித் தீர்ப்புகளை எழுதுகிறார்கள் என்பதைப் பொறுத்திருக்கிறது தொழில் அமைதியைப் பாதுகாப்பது. சில லேபர் கோர்ட்டு அதிகாரிகள் பகிரங்கமாக கோர்ட்டிலேயே தொழிலாளிகளைப் பண்ணைக்காரன் மாதிரி நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் அழுக்குத் துணி கட்டியிருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தினால், அவர்கள் சொல்லுவது பொய்யாக இருக்குமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதற்குச் சான்று இருக்கிறது. நானே எழுத்து மூலமாகவும், வாக்கு மூலங்களும் வாங்கியும் அமைச்சர் அவர்களுக்கு அனுப்பியிருக்கிறேன். இப்படிப்பட்டவர்கள் லேபர் கோர்ட்டுகளில் இருந்தால், தொழில் அமைதியைப் பாதுகாப்பார்களா, அல்லது முதலாளிகளைப் பாதுகாத்து, தொழிலாளிகளை உதாசீனப்படுத்தி, தொழில் தகரறுகளை ஏற்படுத்துவதற்கு உதவி செய்வார்களா என்பதை அமைச்சர் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இது சம்பந்தமான இன்டர் நேஷனல் ஆர்கனைசேஷனில் நாம் அங்கத்தினர்களாக இருக்கிறோம். அது சில கொள்கைகளை வகுத்துக் கொடுத்திருக்கிறது. அந்தக் கொள்கைகளையாவது நாம் பின்பற்றவேண்டும். நமது நீதிபதிகள் அவைகளை வழிகாட்டியாக வைத்துக்கொண்டு, பணி புரியவேண்டுமென்று லேபர் கோர்ட்டுகளுக்குச் சொல்ல வேண்டும். முக்கூட்டு மகாநாடுகளிலே பல சந்தர்ப்பங்களிலே பேசப்பட்ட விஷயம் இது. அவசியமானால் இந்த நீதிபதிகளை நியமிக்கக்கூடிய பொறுப்பு அரசாங்கத்தின் கைக்கு வரவேண்டும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஒரு பேனல் வைக்கட்டும். சட்டத்திலே நீதிபதியாக இருக்கவேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஜட்ஜுகள் உயர்நீதிமன்றத்தின் மேற்பார்வைக்கு உட்பட்டவர்கள். இந்த சபையின் ஒட்டுப் பெற்றுத்தான் சம்பளம் வாங்குகிறார்கள். நீதி வழங்கும் முறைகளிலே அரசாங்கம் குறுக்கிடக் கூடாதே தவிர, இன்ன வேலைக்கு இன்ன ஆகை வைக்கவேண்டுமென்ற பொறுப்பு அரசாங்கத்துக்கு இருக்கவேண்டும். உயர் நீதிமன்றத்திலிருந்து பேனல் வரட்டும். அதிலிருந்து அவர்களைப் பொறுக்கி எடுத்து நியமிக்க வேண்டுமென்ற கொள்கை ஒரு வானால், லாயக்குடையவர்களை நாம் பொறுக்கி நியமிக்க முடியும். சில நீதிபதிகள் தங்களுடைய சொந்தக் கருத்து, தங்களுடைய சொந்த விருப்பு, வெறுப்பு, அவர்களுக்கு இருக்கக் கூடிய கொள்கை, இவற்றை எல்லாம் வைத்துக்கொண்டு கோர்ட்டுகளிலே பேசுகிறார்கள். சமீபத்திலே ஒரு வருஷ காலத்திலே வந்திருக்கக்கூடிய தீர்ப்புக்களை விசேஷ அதிகாரிகளைப் போட்டு பரிசீலனை செய்தால் இது தெரியவரும். அவர்களுக்கு இருக்கிற எண்ணம், எந்த அடிப்படையிலே எழுதியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும். எப்படி ஒழுங்கினமாக நடந்திருக்கிறார்கள்

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: 'ஒழுங்கினமாக' என்ற வார்த்தையை எடுத்துவிடலாம்.

15th March 1961]

SRI M. KALYANASUNDARAM : ஒழுங்கினமாக என்ற வார்த்தையை விட்டுவிடுகிறேன். விரும்பத்தகாத என்ற வார்த்தையை வேண்டுமானால் உபயோகப்படுத்துகிறேன். கோர்ட் தீர்ப்பைப்பற்றி அது சரியா அல்லது தப்பா என்று சொல்லுவதற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. ஒழுங்கினமாக என்ற வார்த்தைக்குப் பதிலாக, தவறாக என்று வேண்டுமானால் சொல்லுகிறேன். ஜட்ஜ்மென்டைப் பற்றித்தான் பேசுகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஜட்ஜ்மென்ட் இப்படி இருக்கிறது என்று சொல்லலாம். ஆனால் ஜட்ஜுகளைப் பற்றிச் சொல்லக்கூடாது.

SRI M. KALYANASUNDARAM : நான் எந்த ஒரு குறிப்பிட்ட ஜட்ஜைப் பற்றியும் சொல்லவில்லை. தவறான தீர்ப்புகள் எழுதியிருக்கிறார்கள் என்பதை விசாரணை செய்தால் நாம் புரிந்து கொள்ளமுடியும் என்றுதான் சொன்னேன்.

MR. SPEAKER : தவறான தீர்ப்பு என்று சொல்லலாமா? சொல்லக்கூடாது.

SRI M. KALYANASUNDARAM : தவறான கொள்கையின் விளைவாக வரக்கூடிய தீர்ப்புகளை எழுதியிருக்கிறார்கள். இந்த நீதிபதிகளுக்கு விசேஷப் பொறுப்பு உண்டு. ஒரு விஷயத்தை மட்டும் சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

“For the settlement of collective disputes of this kind—that is industrial disputes—it is not a question of applying and interpreting the existing law, but rather of finding first of all an equitable basis according to which these disputes should be regulated.”

இருக்கிற சட்டங்களை அர்த்தப்படுத்துவது மட்டுமல்ல அவர்களுடைய கடமை. இந்த சச்சரவுகளை எப்படி ஒழுங்குபடுத்துவது என்ற நோக்கத்தோடு நாம் சட்டங்களை ஆராய வேண்டும். இது சொத்து தாவாவைப் பொருத்த விஷயமல்ல. தனிப்பட்ட நபர்கள் இருவருக்குள் சொத்து தாவா என்றால், சட்டத்தில் இடமிருக்கிறதா, இல்லையா என்று பார்க்கலாம். தொழிலாளிகளுக்கும், முதலாளிகளுக்கும் ஏற்படக்கூடிய குறைகள் சம்பந்தமான விஷயம். அத்தகை குறைகளைத் தீர்ப்பதற்கு சட்டத்தில் இடமிருக்கிறதா, விதியில் இடம் இருக்கிறதா என்பதை மட்டும் ஆராய்ந்தால் போதாது. இந்த சட்டங்கள் எல்லாம் “பூல் புரூ” பாக இருக்க முடியாது. அவைகளிலே குறைபாடுகள் இருக்கலாம். சட்டத்தினுடைய நோக்கம் என்ன என்பதைப் புரிந்துகொண்டு தீர்ப்புகள் எழுதவேண்டுமென்று நீதிபதிகளுக்குப் பல வழிகாட்டிகள் இருக்கின்றன. லேபர் கோர்ட்டுகள் நடந்துகொள்ளும் முறையைப் பார்த்தால் இந்த லேபர் கோர்ட்டுகளை எதிர்த்து ஸ்டிரைக்குகள் கூட நடக்குமோ என்று பயப்படுகிறேன்.

[15th March 1961]

MR. SPEAKER : இந்த மான்யக் கோரிக்கைக்கு மொத்தம் இரண்டு மணி நேரம் ஒதுக்கி வைத்திருக்கிறோம். 11-30 மணிக்குள் முடிக்கவேண்டும். கனம் மந்திரி அவர்கட்கு 15 நிமிஷம்கூட கொடுக்காவிட்டால் அவர் எப்படிப் பதில் சொல்ல முடியும்?

SRI M. KALYANASUNDARAM : இந்த லேபர் கோர்ட்டுகளைப் புனர்மைக்கும் விஷயத்தைக் கவனிக்கவேண்டுமென்று அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும் குறைந்தபட்ச சம்பள விகிதத்தை எல்லாத் தொழிலாளிகளுக்கும் ஏற்படுத்தவேண்டும். ஆர்கனைஸ்டு இண்டஸ்ட்ரிகளில் உள்ள தொழிலாளிகள் பலமாக இருக்கிறவர்கள். ஆனால் “அன்-ஆர்கனைஸ்டு” தொழில்களில் இருக்கக்கூடிய தொழிலாளிகள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் சுரங்கங்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கும் சுரங்கங்களுக்கும் மற்ற ராஜ்யங்களில் இருக்கும் சுரங்கங்களுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. செமன்ட், மாக்னஸைட், பாக்ஸைட், இவை எல்லாம் எடுக்கப்படுகின்றன. நெய்வேலி லிங்கைட் சுரங்கம் இருக்கிறது. சுரங்கத் தொழிலாளிகளுக்குக் குறைந்த பட்சச் சம்பளம் எவ்வளவு இருக்கவேண்டும், அவர்களுடைய வாழ்க்கை வசதிகள் எப்படி இருக்கவேண்டுமென்பதைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். செமன்ட் தொழிலுக்கு வேஜ் போர்டு இருக்கிறது. அதனுடைய சிபார்சுகள் அமல் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. மற்ற தொழில்களுக்கு எந்தவிதமான சிபார்சுகளும் இல்லை. அந்தத் தொழிலாளிகளுக்குக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது, அமைதிக்குலைவு ஏற்படக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் குறைந்தபட்ச சம்பளம் நிர்ணயிக்கப்படாத பல தொழில்களுக்கும் குறைந்தபட்ச சம்பளம் நிர்ணயிக்க வேஜ் போர்டுகளையோ, முக்கூட்டு மகாநாடுகளையோ கூட்டவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் கோடு ஆப் டிஸிப்பிளின் எந்தெந்த முறையில் அமல் நடத்தவேண்டுமென்று தனியாக விவாதிப்பதற்கு, அரசாங்கத் துறையிலும், தனியார் துறையிலும் ஒரு முக்கூட்டு மகாநாட்டையோ, அல்லது லேபர் அட்வைசரி போர்டையோ விரிவான அடிப்படையில் போட்டு அமல் நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மத்திய அரசாங்கம் கோடு ஆப் டிஸிப்பிளினை அமல் நடத்துவதாக வாக்களித்து விட்டார்கள். இதுபோன்று நம்முடைய அரசாங்கமும் நடத்தக்கூடிய தொழில்களிலே இந்த மாதிரி ஒப்புக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : Before the Hon. Minister begins his reply, I wish to point out that we will have to get the leave of the House for extending the time allotted for consideration of this Demand. Because, if we extend the time-limit allotted for consideration of this Demand, it will shorten the time allotted for the other Demands that will be taken up after this Demand. Though we need not fix any time-limit for this Demand, I suggest that the House may agree to extend the time for consideration of

15th March 1961]

[Mr. Speaker]

this Demand, till the Hon. Minister finishes his reply. I think the House agrees to my suggestion. All right, the Hon. Minister may now reply to the discussion.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் இந்த மான்யக் கோரிக்கையின்மீது பதில் சொல்லுவதற்கு 15 நிமிஷங்கள் போதுமென்று சொல்லுவதற்குக் காரணம், நல்ல யோசனைகளைச் சொன்னால் அவை எல்லாவற்றையும் நிச்சயமாக எடுத்துக்கொண்டு நடத்தப் போகிறேன் என்ற காரணத்தால், அதற்குப் பதில் சொல்லத் தேவையில்லை என்று நினைத்தேன். ஏதாவது குற்றச்சாட்டுகள் இருக்குமேயானால், அவை இல்லை என்று விளக்கவேண்டுமே என்பதற்காக அந்த அவகாசம் கேட்டேன். எனக்குத் தெரிந்த அளவிலே அவைகள் மிகக் குறைவாக இருக்கிற காரணத்தினால், அதிகமாக நேரம் தேவையில்லை என்று தெரிவித்துக்கொண்டேன்.

இந்த இலாகாவை நடத்துகிறபோழுது இதிலே குறைபாடுகளே இல்லை என்று யாரும் சொல்ல முடியாது. எந்த இலாகாவை நடத்தினாலும் ஓரளவுக்குக் குறைபாடுகள் இருக்கும். ஆனால் வேண்டுமென்றே செய்யப்படுகின்றனவா, தவறான கருத்துக்களுடன் செய்யப்படுகின்றனவா, நடைமுறையில் இருக்கக் கூடியவையா என்று பார்த்தால், வேண்டுமென்றே தவறாக நடத்தப்படுகிறது என்ற குற்றச்சாட்டுக்கு இடமில்லை. அதற்காக நான் உண்மையிலேயே இந்த இலாகாவைப் பற்றிப் பெருமைப்படுகிறேன். மற்ற இலாகாக்களைப் போல் அல்லாமல், இந்த இலாகாவைப் பரிபாலனம் செய்கிறவர்களுக்கு ஒரு கஷ்டமான பொறுப்பு இருக்கிறது. அதிகமான பொறுப்பும் இருக்கிறது. அதைக் கனம் அங்கத்தினர் திரு. கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார். அந்தப் பொறுப்பை நல்ல முறையில் நிர்வகித்து வந்ததற்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக, நம்முடைய ராஜ்யத்திலே தொழில் அமைதியைப் பற்றி நான் ஆரம்பத்திலேயே சொன்னேன். அந்த அளவுக்கு நம்முடைய ராஜ்யத்தில் அமைதியைக் காப்பது தொழிற் சங்கங்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது. தொழிற் சங்கங்களும் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களும் நல்ல முறையில் பொறுப்புடன் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் தொழில் அமைதியை வளர்ப்பதற்கு நான் என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் சில பிரச்சினைகள் குறிப்பிடப்பட்டன. பீடித் தொழில் சம்பந்தமாக அந்தச் சட்டம் முழுவதும் நிறைவேற்றப் படவில்லை என்று சொன்னார்கள். அப்படி முழுவதும் நிறைவேற்றுவதில் பல கஷ்டங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டன. எல்லா ஷாத்துக்களையும் நிறைவேற்றினால், சில முதலாளிகள் பீடித் தொழில் நடத்துவதை முடிக்கொண்டே போவதாகவோ அல்லது அண்டை ராஜ்யங்களுக்குப் போகும் நிலையோ ஏற்பட்டதால், அதை உடனடியாகச் செய்யாமல் கூலியையாவது உயர்த்த வேண்டும்

[Sri R. Venkataraman] [15th March 1961]

என்று செய்தோம். அப்படி எங்காவது அந்த உயர்ந்த கூலி கொடுக்கப்படவில்லையென்றால், அதை லேபர் கமிஷனருக்கோ அல்லது சம்பந்தப்பட்ட லேபர் ஆபீசருக்கோ தெரியப்படுத்தினால், எங்கெங்கே கொடுக்கப்படவில்லை என்று விசாரித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஆனால், எல்லா ஷரத்துக்களையும் உடனடியாக நிறைவேற்ற முடியவில்லை.

வெகு சிறுசிறு ஸ்தாபனங்களாக வைத்திருப்பவர்கள், தொழிலாளர்களுக்கான சட்டங்களுக்கும் மற்ற பெரியவர்களோடு செய்துகொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்களையும் நடைமுறையில் கொண்டுவருவதில் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. உதாரணமாக, டெக்ஸ்டைல் வேஜ் போர்ட் சம்பந்தமாக ஒரு ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டோம். நம் ராஜ்யத்தில் 138 மில்கள் இருக்கின்றன. அவற்றில் 130 அல்லது 131 மில்கள் அந்த ஒப்பந்தப்படி நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் 5 அல்லது 6 மில்கள் மட்டும் நடத்த முடியவில்லை. அவர்களில் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒவ்வொரு தனிப்பட்ட பிரச்சினை இருக்கிறது. ஒருவர் இப்பொழுதுதான் மில்லை முடிவிட்டுத் திறந்திருக்கிறேன் என்கிறார். மற்றவர் மில்கோர்ட் நிர்வாகத்தில் இருக்கிறது என்கிறார். அப்படி 5, 6 மில் முதலாளிகள் தனிப்பட்ட தன் சொந்தக் கஷ்டங்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். சர்க்கார், “அதைக்கூட கன்சிலியேஷன் மூலம் தீர்க்க நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம், இப்பொழுது செமண்ட் வேஜ் போர்ட் இருக்கிறது, அதிலேகூட ஒரு சிறு தகராறு இருக்கிறது, All-India Cost of Living Index என்று வேஜ் போர்ட் சொல்லியிருக்கிறது, ஆனால் கோயம்புத்தூர் “காஸ்ட் ஆப் லிவிங் இண்டெக்ஸ்” அதிகமாக இருக்கிறது. அதனால் முதலாளிகள் வேஜ் போர்ட் சிபாரிசு முழுவதையும் அமல் செய்யவேண்டும், அது “ஆல் இண்டியா காஸ்ட் ஆப் லிவிங் இண்டெக்ஸ்” படிதான் இருக்க வேண்டும்” என்கிறார்கள். ஆனால், தொழிலாளிகள், வேஜ் போர்ட் ரெகம்மென்டேஷன்கள் அமுலாக்கப்படவேண்டும், ஆனாலும், பஞ்சப்படி சம்பந்தமாக, கோயம்புத்தூர் லிவிங் இண்டெக்ஸ் படிதான் கொடுக்கவேண்டும், அந்தச் சலுகை இவ்வளவு நாட்களாகக் கிடைத்துக்கொண்டிருந்தது, அதை நாங்கள் விட்டுக் கொடுக்க முடியாது என்கிறார்கள். அந்த ஒரு இடத்தைத் தவிர மற்ற இடங்களில் இந்த சிபாரிசுகள் அமுல் நடத்தப்படுகின்றன. அதுவும்கூட, பேச்சு வார்த்தைகள் நடக்கின்றன, சுமுகமான முறையில் தீர்க்கமுடியலாம் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது.

சர்க்கரை ஆலைகள் சம்பந்தமாக வேஜ் போர்ட் போட்டார்கள், அவர்கள் சிபாரிசுகளும் வந்திருக்கின்றன. அவற்றையும் அமுல் நடத்த வேண்டும். இன்றைக்கு 5,000-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளிகள் சர்க்கரை ஆலைகளில் வேலை செய்வதாகக் கணக்கு எடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த சிபாரிசுகளை அமுல் நடத்த உடனடியாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் என்று தெரிவிக்கிறேன்.

ப்ளான்டேஷன் சம்பந்தமாக சில குறைகள் சொல்லப்பட்டன. லீன் கொடுப்பதைப் பற்றி தகராறு அதிகமாக இருக்கிறது.

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

நாஷனல் அண்ட் பெஸ்டிவல் ஹாலிடேஸ் ஆக்ட் செய்தபோது, 30 நாட்கள் வேலை செய்தால் என்று போட்டபோது, 30 நாட்களுக்கு மேல் வேலை செய்திருந்தால் என்ற அர்த்தத்தில் போட்டு, லீவ் கொடுக்கவேண்டும் என்று போட்டோம். அதுதான் நோக்கம். ஆனால், அதை “இண்டர்ப்ரிடேஷன்” செய்யும்போது, ஒவ்வொரு முறையிலும் 30 நாள் வேலை செய்யவேண்டும் என்று ஒரு இண்டர்ப்ரிடேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதனால் அந்த சட்டத்தை மாற்றவேண்டும் என்று ஆகிறது. அதற்கு ஒரு அமெண்ட்மென்ட் சட்டம் வரும் என்று தெரிவிக்கிறேன்.

“மெட்ரீடி பெனிபிட் ஆக்ட்” பற்றிச் சொன்னார்கள். அதில் குறையிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கும் 12 அணு கட்டவில்லை என்று சொன்னார்கள். இது சம்பந்தமாக மத்திய சர்க்கார் ஒரு சட்டம் கொண்டுவர இருக்கிறார்கள். அதில் அவர்களுக்கு ஆவரேஜ் சம்பளம் எவ்வளவோ அதில் ஒரு பகுதி கிடைக்கும். அம்மாதிரி மத்திய சர்க்கார் சட்டம் வர இருக்கிறது. அது நடைமுறைக்கு வந்தால் இந்தப் பிரச்சினை தீரும்.

“கேடரிங் எஸ்டாப்ளிஷ்மென்ட்” சம்பந்தமாக சில குறைகள் இருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டது. ஒரு சட்டம் வந்தவுடன் அதன் எல்லா வரத்துக்களையும் உடனடியாக அமுல் நடத்தவேண்டும் என்று எதிர்பார்ப்பது சரியில்லை. சட்டம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். “என்போர்ஸ்” பண்ணுவதில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கிறோம். வேலையாட்களை திடீர் திடீரென்று போகச் சொல்லிவிடுகிறார்கள். சட்டப்படி அவர்களுக்கு அப்பீல் செய்யும் உரிமை வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது. அதை எப்படித் தவிர்க்க முடியும்? நாலு மாதம் என்று போட்டால், 3 மாதம் 29 நாளில் போகச் சொல்லுவார்கள்; 3 மாதம் என்று போட்டால், 2 மாதம் 29 நாளில் போகச் சொல்லுவார்கள். ஆகவே இதில் சில கஷ்டங்கள் இருப்பதால் . . .

SRI K. ANBAZHAGAN : அந்த மாதிரி இருக்கும் நிலையில், permanent number of people and temporary number of people should be on a certain proportion, that is, about 10 per cent.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : தொழில் சட்டத்திலே பர்மனென்ட் மெம்பராக இருந்தாலும், டெம்பரரி மெம்பராக இருந்தாலும் ஒன்றும் அதிக வித்தியாசம் ஏற்படாது; ரிட்ரெஞ்ச் மென்ட் என்று வரும்போது, Last come, First to go என்றுதான் செய்யப்படும். பர்மனென்ட், டெம்பரரி என்பது அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பாக இருக்காது. நாம் போட்டதில் 6 மாதம் வேலை செய்தவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கிடைக்கும் என்று போட்டோம். ஆனால் அவர்கள் பர்மனெண்டுக்கு ஒரு வருஷம் என்று சொன்னால், இப்பொழுது கொடுத்திருக்கும் சலுகை இல்லாமலே போகும். நாம் கண்காணிப்பாகத்தான் இருக்கவேண்டும். கன்சிலியேஷன் ஆபீசர்கள், கூடுமானவரையில் கன்சிலியேஷனாகச் செய்யாவிட்டாலும், சட்டப்படி உரிமை இல்லாவிட்டாலும், சமரசம் செய்யும் அதிகாரி என்ற அளவில் இதைச் செய்யவேண்டும் என்று நம்புகிறேன்.

[Sri R. Venkataraman] [15th March 1961]

பாலாறு மில் சம்பந்தமாக ஏன் நடத்த முடியவில்லையென்று கேட்டார்கள். யாரோ ஒருவர் வருவதாகச் சொன்னார்கள். அவர்களை உடனே வந்து பார்க்கச் சொன்னால், சர்க்கார் வேண்டிய உதவிகள் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறது. பைனான்ஸியல் டிபிகல்பிஸ் காரணமாக, பணமுடையினால், அது நடக்கவில்லை என்று எனக்குத் தெரிகிறது. அதை எடுத்து நடத்த யாராவது முன் வந்தால், சர்க்கார் வேண்டிய உதவி செய்யும்.

நம் ராஜ்யத்தில்தான் எம்ப்ளாயிஸ் ஸ்டேட் இன்ஷூரன்ஸ் வசதிகள் அதிகமான சதவிகிதத்திற்குத் தொழிலாளிகளுக்குச் செய்திருக்கிறோம். ஆயிரத்து ஐந்துறு தொழிலாளிகள் உள்ள எல்லா இடங்களிலும் அது இருக்கவேண்டும் என்று சொன்னதை நம் ராஜ்யத்தில்தான் முழுவதும் நல்ல முறையிலே நடத்தியிருக்கிறோம். வேறு எந்த ராஜ்யத்திலும் அப்படிச் செய்யப்படவில்லை. இந்த இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை நல்ல முறையிலே தொழிலாளிகளுக்குப் பயன்படச் செய்யவேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காரின் கொள்கை. அதனால்தான் ஆரம்ப காலத்தில் சொன்னேன், ஆலைகளுக்கு விஸ்தரித்த பிறகு அவர்கள் குடும்பங்களுக்கு விஸ்தரிப்போம் என்று. அன்றைக்கு முதல் வருஷத்தில் சொன்னதை, இந்த ஐந்தாவது வருஷத்தில், அவர்கள் குடும்பங்களுக்கு இந்த ஆகஸ்ட் மாதம் 15-ந் தேதி முதல் சில இடங்களில் விஸ்தரிக்க இருக்கிறோம். அந்த இடங்கள், ராணிப்பேட்டை, காவேரி நகர், திருச்சி, இன்னும் மேட்டூர், ராஜபாளையம், சிவகாசி, டால்மியாபுரம் முதலிய இடங்களில் செய்ய இருக்கிறோம். அதை இந்த வருஷம் ஆகஸ்ட் 15-ந் தேதி முதல் அமுலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று எல்லா வேலைகளும் நடக்கின்றன. நகரத்திலுள்ள தொழிலாளிகளுக்கு ஆஸ்பத்திரி வசதிகள் இருக்கின்றன. வேறு ஆஸ்பத்திரிகளே இல்லாத ஊர்களில் இதை வைப்பதால் அதிகப் பிரயோஜனம் இல்லை. ஆகவே, ஆஸ்பத்திரி இருக்கும் இடங்களில் முதலில் வெளிப்புறங்களில், மொபசல் ஏரியாக்களில், அப்படி உள்ள இடங்களில் திட்டத்தை உடனடியாக அமுல் நடத்த இருக்கிறோம்.

கோர்ட் தீர்ப்புகள் பற்றிச் சொன்னார்கள். அது ரொம்ப நான் பிரச்சினை. நான் முதன் முதலில் விவாதம் செய்யும்போதே இருந்தது. சினில் கோர்ட்டுக்கும் இண்டஸ்ட்ரியல் கோர்ட்டுக்கும் அடிப்படையில் வித்தியாசம் இருக்கிறது. சினில் கோர்ட்டு காண்ட்ராக்ட் என்ன என்று தீர்மானிக்கிறது. They determine what is a contract ஆனால் இண்டஸ்ட்ரியல் கோர்ட் என்ன தீர்மானிக்கிறது என்றால், காண்ட்ராக்ட் எப்படியிருக்கவேண்டும் என்று தீர்மானிக்கிறது, What should be the contract between the worker and the management, என்பதைத் தீர்மானிக்கிறது. வித்தியாசம் அதுதான். இந்த வித்தியாசம் எல்லா இடங்களிலும் வற்புறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு அபலேட் ஜட்ஜ்மெண்டில் பார்த்தால், அதை அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சமரசம் செய்வதே தொழில் கோர்ட்டுகளின் அதிகாரம், வேலை. அவர்கள் யாருக்கு என்ன உரிமை இருக்கிறது என்று சினில் கோர்ட் போல் செய்யவேண்டியதில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

கிறார்கள். அந்த முறையிலே நாம் பார்க்கும்போது, அவ்வாறு செய்வதால்தான் தொழில் அமைதி நல்ல முறையில் ஏற்படும். அவ்வாறே உயர்நீதி மன்றத்திலிருந்து வருகிற ஜட்ஜ்மெண்டுகளும் இருக்கும் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன். அம்மாதிரி தீர்ப்புகள் வரும்போது எங்களுக்கும் தொழில் தகராறு குறையும்.

கடைசியாக, கனம் திரு. கல்பாணசந்தரம் அவர்கள் ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட்டார்கள். நாங்கள் கடைசி ஆயுதமாக, அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விடுவதை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதுதான் சரி. கடைசி ஆயுதம் என்று சொல்லும்போது, அதற்கு முன்னால், முதலாளிகளையும் தொழிலாளிகளையும் கலந்து பேசச் செய்து, பிரச்சனையைச் சமரசமாகத் தீர்த்துக்கொள்ள எந்த அளவு முயற்சி செய்யவேண்டுமோ அந்த அளவு செய்கிறோம். எங்களால் முடியாதபோது, எங்களுடைய கடைசி ஆயுதமாக அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விடுவதை வைத்துக்கொள்கிறோமே தவிர, முதலாளிகளைப் பொறுத்தோ, தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தோ நாங்கள் சொல்லவில்லை. சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையில் அதைக் கடைசி ஆயுதமாக உபயோகப்படுத்துகிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறேன்.

இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்று நிறைவேற்றவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கனம் அங்கத்தினர்கள் சொன்ன பல கருத்துக்களை எங்களுடைய இலாகா பரிசீலனை செய்து, அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்குமென்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம் கோருகிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது, 'பாலாறு மில்லை நடத்துவதற்கு நமது மாநிலத்தில் யாரும் முன்வரவில்லை' என்று சொன்னார்கள். அதை நடத்துவதற்கு வடவர் வந்தாலும் அதை ஆதரிக்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER : கனம் திரு. பக்கிரிசாமி பிள்ளை அவர்கள் தம்முடைய வெட்டுப் பிரேரணையை வற்புறுத்துகிறார், வாபஸ் பெற்றுக்கொள்கிறார் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI : Sir, I press my cut motion.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the allotment of Rs. 35,79,800 under Demand XXIV—Labour including Factories be reduced by Rs. 100.'

The Cut Motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 35,79,800 under Demand XXIV—Labour including Factories.'

The Demand was put and carried and the Grant was made.

[15th March 1961]

(2) DEMAND XXXV—ROAD TRANSPORT SCHEMES.

(3) DEMAND XLIII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

MR. SPEAKER : Next we will take up Demand XXXV—Road Transport Schemes and Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes. The time allotted for these two Demands is two hours.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,58,62,500 under Demand XXXV—Road Transport Schemes.’

Sir, on the recommendation of the Governor I also move—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,39,64,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

MR. SPEAKER : Motions moved—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,58,62,500 under Demand XXXV—Road Transport Schemes.’

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,39,64,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’

I understand that the hon. Member, Sri V. K. Kothandaraman, is moving his Cut Motion to Demand XXXV—Road Transport Schemes. He may now move it.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, என் பெயரில் வந்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை நான் பிரேரேபிக்கிறேன். அதாவது,

‘ That the allotment of Rs. 2,58,62,500 under Demand XXXV—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : Cut motion moved—

‘ That the allotment of Rs. 2,58,62,500 under Demand XXXV—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

I understand that the Hon. Member, Sri K. Sattanatha Karayalar, is moving his Cut Motion to Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes. He may now move it.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Mr. Speaker, Sir. I move the Cut Motion standing in my name, viz. :—

‘ That the allotment of Rs. 2,39,64,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : Cut motion moved—

‘ That the allotment of Rs. 2,39,64,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.’

15th March 1961]

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த தேசிய மயமாக்கப்பட்ட ராஜ்ய சர்க்கார் பஸ்ட்ரான்ஸ்போர்ட் சென்ற ஆண்டிலே ஒரு பெரிய முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். முக்கியமாக 1959-60-ம் வருஷத்தில் நமக்கு 2 கோடி 66 லட்ச ரூபாய் வருமானம் (க்ரான் ரெவின்யூ) வந்தது. 1960-61-ல் 3 கோடி 26 லட்ச ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அதுபோல், செலவை எடுத்துக்கொண்டால் கூட, நமக்கு 1959-60-ல் 2 கோடி ஒரு லட்ச ரூபாய் செலவாயிற்று. 1960-61-ல் 2 கோடி 32 லட்ச ரூபாய் செலவாகுமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது. நிகர வருமானத்தைப் பார்த்தால், 1956-60-ல் 64 லட்சம் 83 ஆயிரம் ரூபாய் வந்திருக்கிறது. 1960-61-ல் 94 லட்ச ரூபாய் நிகர வருமானம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இதிலே நாம் புதிய முறையில் என்ன என்ன நிதிகள் அமைக்க வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். பாஸ்தூர் அமெனிட்டி பண்டு ஏற்படுத்தி, அதிலிருந்து பிரயாணிகளுக்கு என்ன என்ன வசதி கொடுக்கவேண்டுமென்று குறிப்பிட்டிருக்கிறோம். நிகர வருமானத்தில் 5 சத விதிகம்வரை அதில் போடவேண்டுமென்று சர்க்கார் தீர்மானம் செய்திருக்கிறது. இதற்கு முன்னால் நாம் ஏழு வருஷங்களில் ஒரு பஸ்ஸிலுடைய ஆயுள் முடிந்துவிடும் என்று நினைத்து ஏழிலொரு பங்கு டெப்ரிஸியேஷன் போட்டுக் கொண்டிருந்தோம். இனி, ஐந்து வருஷங்களில் அதன் ஆயுள் முடியும் என்று வைத்து, ஐந்திலொரு பங்கு டெப்ரிஸியேஷனுக்குப் போடவேண்டுமென்று நாங்கள் முடிவு செய்திருக்கிறோம். இதைத் தவிர, மேற்கொண்டு இன்னும் விஸ்தரிப்புக்காக, பஸ்கள் முதலியவை வாங்குவதற்காக, டெவலப்மென்ட் பண்டு ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். நிகர வருமானத்தில் மூன்றிலொரு பங்கு டெவலப்மென்ட் பண்டுக்கு ஒதுக்கி, விஸ்தரிப்புக்காக அது செலவிடப்பட வேண்டும் என்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். இந்த மூன்று இனத்திலும் 74 லட்சம் 59 ஆயிரம் ரூபாய் 1960-61-ல் செலவிட ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். நிகர லாபம் 19 லட்சம் 44 ஆயிரம் ரூபாய் 1960-61-ல் வரும் என்று மதிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. டெப்ரிஸியேஷன் பண்டை எடுத்துப் பார்த்தாலுங்கூட, 1959-60-ல் 142 லட்ச ரூபாய் இருந்தது. இந்த வருஷக் கடைசியில் 180 லட்ச ரூபாய் நமக்கு டெப்ரிஸியேஷன் பண்டிலே பணம் இருக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் நம்முடைய பஸ்களின் எண்ணிக்கையை எடுத்துக் கொண்டால், 1956-57-ல் 521 பஸ்கள் இருந்தன. அவை 362 ரூட்களில் போய்க்கொண்டிருந்தன. 1960-61-ல் 687 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவற்றில் 534 பஸ்கள் தினம் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆக, 82 சத விதிகம் fleet operation இருக்கிறது. இதற்கு முன்னால் பழைய பஸ்கள் அதிகமாக இருந்தன. அவைகளை யெல்லாம் 1959-60-ல் நாம் நீக்கிவிட்டோம். இதற்கு உதாரணமாக,

[Sri R. Venkataraman]

[15th March 1961]

சில புள்ளி விவரங்கள் கொடுத்தால் அது நன்றாகத் தெரியும். 1959-60-ல் 114 பழைய பஸ்களை நாங்கள் நீக்கிவிட்டோம். இந்த வருஷத்தில் பழைய பஸ்களை நீக்கவேண்டியது 24 தான். அந்த 24 பஸ்களையும் நீக்கிவிட்டு 133 பஸ்களைப் புதிதாக 1960-61-ல் போட்டிருக்கிறோம். 1961-62-ல் 150 பஸ்கள் சேர்ப்பதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது காலம் கடந்த பஸ்கள் ஒன்றுமே இருக்காது, நிகரமாக மொத்த ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு fleet strength அதிகரிக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

காபிடல் அவுட்லே எவ்வளவு இருந்தது என்பதைப் பார்த்தால், 1955-56 ஏப்ரல்மீ 1௨-ல் 254 லட்ச ரூபாய்தான் இந்த வகையில் இருந்தது. 1961-ம் ஆண்டு ஏப்ரல்மீ 1௨-ல் 442 லட்ச ரூபாய் நமக்கு இருக்கும்.

நம்முடைய குரோம்பேட்டை தொழிற்சாலையில் 'பாடி' கட்டும் வேலையில் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. 1955-56-ல் 45 பாடிகள்தான் கட்டினார்கள். 1960-61-ல் 96 பாடிகள் கட்டிவிடுவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்காக தொழிற்சாலையில் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கையை அதிகரித்திருக்கிறோம். முன்புலொரு பங்கு தொழிலாளர் களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தி, நமக்கு இருக்கும் இயந்திரம் எல்லாவற்றையும் முழு நேரமும் நல்ல முறையில் வேலை செய்து அதிகமான எண்ணிக்கையில் 'பாடி'கள் கட்ட ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். தொண்ணூற்று பாடிகள் இந்த வருஷம் கட்டப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இதைத் தவிர, நல்ல லக்ஸரி ஜோச்சுகள் நீண்ட தூர ரூட்களில் ஓடுவதற்காக நல்ல முறையில் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அவையெல்லாம் நம்முடைய குரோம்பேட்டை தொழிற்சாலையில் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் பெருமையோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக முக்கியமான முடிவு எடுக்கப்பட்டது என்னவென்றால், ராஜ்யத்தில் இருக்கும் நீண்ட தூர பஸ் ரூட்களெல்லாவற்றையும் சர்க்கார் எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்பது. அதன்மூலமாக நம் ராஜ்யம் பூராவும் நல்ல முறையிலே தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ் ஸர்வீஸ் கொடுப்பதென்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. நூற்று இருபது மைலுக்கு அப்பாலுள்ள ரூட்களை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவது என்று முடிவு செய்துவிட்டது. அதன்படிதான் அறிக்கையின் நான்காவது பக்கத்தில் 7 பஸ் ரூட்களில் சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. மேற்கொண்டு நான்கு அல்லது ஐந்து ரூட்கள் 1961-62-ல் எடுப்பதற்கான முடிவுகள் செய்திருக்கிறோம்.

இந்த நீண்ட தூர பஸ்களைப் பற்றி வந்த அபிப்பிராயங்கள் எல்லாம் மிகவும் நன்றாக இருக்கின்றன. "பஸ்கள் டையத்திற்குப் போகின்றன. அவைகள் பிரயாணிகளுக்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கின்றன" என்பனபோன்ற அபிப்பிராயங்கள்தான் வந்து

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே பஸ்களில் இருக்கக்கூடிய பழைய தொல்லைகள் எல்லாம் மறைந்துவிட்டன. இனி ஒரே ஒரு பிரச்சனை—அதிகமாகப் பெருகிக்கொண்டே போகிற ஜனத்தொகைக்கு ஏற்ப பஸ்களின் எண்ணிக்கையைத்தான் அதிகமாக்கவேண்டும் என்பது. ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பர்ட்டுகள் வந்து பார்த்ததில் 497 பஸ்கள் இருந்தால் இங்கே போதும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு 687 பஸ்கள் இருக்கின்றன. (ஸ்ரீ ஏ.கோவிந்தசாமி:—ஓடுகின்றவைகள் எவ்வளவு?) அதைத்தான் முன்பே சொன்னேன். பழைய பஸ்களை எல்லாம் போக்கிவிட்டு எல்லாப் பஸ்களும் புதிதாக ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று. இன்றையதினம் 687 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றால் அவற்றில் 534 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஏதாவது எப்போதாவது தப்புப் பேயர் வந்தால் அதை மறக்கவே மாட்டோம். 1957-ம் வருஷத்தில் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் 12 ஓட்டை பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருந்தோம். பிரிவினையில் டப்பாக்களைத்தான் தந்தார்கள். (ஒரு கனம் அங்கத்தினர்: நாம் கொடுத்திருந்தாலும் அப்படித்தான் கொடுத்திருப்போம்) இங்கே நாம் கொடுப்பதற்கில்லை. பாகப் பிரிவினை என்கிறபோது வீட்டைவிட்டு வெளியே போகிறவர்கள்தான் அதை இதை எடுத்துக்கொண்டு போய்விடுவார்கள். அங்கேயே தங்குகிற மூத்தவருக்குத்தான் நஷ்டம் ஏற்படும். இவ்விஷயத்தில் சென்னை ராஜ்யம் மூத்தவராக இருந்தது. (சிரிப்பு.) இப்போது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பஸ் சர்வீஸ் எவ்வாறு நடைபெறுகிறது என்பது கனம் அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே கனம் அங்கத்தினர்கள் இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: பின்னால் பதில் அளிப்பதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு எவ்வளவு நேரம் வேண்டும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: பதனைந்து நிமிஷங்கள் போதும்.

MR. SPEAKER: எதிர்கட்சிகள் சார்பாக திரு. வி. கே. இராமஸ்வாமி முதலியார் பேசுவார். அவருக்குப் பதனைந்து நிமிஷமும் மற்ற அங்கத்தினர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் 10 நிமிஷங்களும் கொடுக்கிறேன். முதலாவதாக திரு. கே. சட்டநாத கரையாளர் விவாதத்தைத் துவக்கி வைப்பார்.

* SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையைச் சமர்ப்பித்த கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தேசியமாக்கப்பட்ட மோட்டார் போக்குவரத்து நடைபெறுவதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். ஓரளவு அவர்கள் சொன்னது உண்மை. இதிலே கழிந்த பல ஆண்டுகளில் கிடைத்துள்ள லாபத்தைப் பார்க்கும்போது இந்த ஆண்டு கணிசமான லாபம் கிடைக்கும் என்று தெரிகிறது. 1956-57, 1957-58, 1958-59-லே 18.8; 7.2; 5.8 சதமானம் லாபம் கிடைத்திருக்கிறது. 1959-60-ல்

[Sri K. Sattanatha Karayalar]

[15th March 1961]

27 லட்சமும், இந்த ஆண்டில் 19 லட்சமும் லாபம் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இது பார்ப்பதற்குக் குறைவாகத் தோன்றும். ஆனால் Passenger Amenities Fund, Depreciation Reserve Fund என்று 37.73 லட்சமும், 74.59 லட்சமும் இதிலிருந்து ஒதுக்கியிருப்பதை வரவேற்கிறேன். இந்த இரண்டு ஆண்டும் இதனால் நிகரலாபம் குறைந்த பட்சம் சுமார் 6 சதமானமாகலாம். ஆனால் மொத்த வருமானம் கணிசமாக உள்ளது.

இப்படி நல்ல வருமானம் இருந்திருக்கிறது என்றாலும்கூட இது எந்த எந்த இனத்திலே இருந்து எவ்வளவு—எவ்வளவு கிடைத்திருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருப்பார்களானால் மிகவும் பொருத்தமாக இருந்திருக்கும். இன்று சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் சென்னை நகரத்தில் நடக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் அறுபது, எழுபது பஸ்கள் ஓடுகின்றன. இவற்றைத் தவிர வருமானம் அதிகம் தரக்கூடிய நீண்டதூர எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் இருக்கின்றன. அவை சராசரி ஒரு பஸ்ஸுக்கு 200 ரூபாய் வருமானம் தருகிறது. குறிப்பாக நாகர்கோவில், கோயம்பத்தூர் ரூட்டை எடுத்துக்கொண்டால் 300, 400 ரூபாய்கூட சராசரி ஒரு பஸ்ஸுக்குக் கிடைக்கிறது. பொதுவாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் அதிக ஆதாயம் கிடைக்கிறது என்பது வெள்ளிடைமலை. இந்த இனங்களைப் பிரித்து சென்னை நகரத்தில் என்ன செலவாகிறது, வருவாய் எவ்வளவு வருகிறது; கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் என்ன செலவாகிறது, வருவாய் எவ்வளவு வருகிறது; எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களினால் என்ன செலவாகிறது, வருவாய் என்ன வருகிறது என்று தனித்தனியாகக் கணக்குக் கொடுத்திருந்தால் மிக நன்றாக இருந்திருக்கும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: இந்த விவரங்கள் எல்லாம் புத்தகத்தில் கொடுத்திருக்கிறோம். அதில் இல்லாததைத் தான் இங்கே கொடுத்திருக்கிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: அந்த முறையில் பிரித்துப் பார்க்கும்போது சென்னையில் கிடைக்கின்ற லாபம்—தொகை—அவ்வளவு கணிசமான அபிவிருத்தி அடையவில்லை என்று தெரியும். இங்கு ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்ஜர்ஸ்களும் உண்டு. ராணியின் விஜயம் காரணமாக சமீபத்தில் ஏற்பட்ட நெருக்கடியான சமயத்தில் தூறு பிரயாணிகள்கூட ஒரு பஸ்ஸில் போய் இருக்கிறார்கள். பிரயாணிகள் எண்ணிக்கைக்கும் குறைவில்லை. கூடிக்கொண்டேதான் இருக்கிறது. பிரயாணிகள் பல அசௌகரியங்களுக்கு உள்ளாயும், வருவாய் கணிசமாக உயராததன் காரணம் ஆராய்ந்தறிய வேண்டியவை. சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையிலே பலவிதமான அசௌகரியங்கள் அனுபவித்து பொதுமக்கள் நமக்கு இத்தனை வருமானம் தருகிறார்கள் என்பதை மறந்து விடக் கூடாது. ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பர்ட்டஸ் குறிப்பிட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கையையும்விட அதிகமாக பஸ்கள் விடுகிறோம் என்றாலும் கூட இன்னும் நெருக்கடி இருக்கிறது என்றால் இன்னும் அதிகமாக

15th March 1961]

[Sri K. Sattanatha Karayalar]

பஸ்கள் விடவேண்டும் என்றுதான் ஏற்படுகிறது. இன்று சென்னை ஜனத்தொகை அதிகரித்துக்கொண்டே போவதற்கு ஏற்றபடி நிலைமையைச் சமாளிக்க பஸ்களையும் அதிகரிக்கவேண்டும். அதோடு இதிலே திட்டவட்டமான கொள்கையை வைத்துக் கொண்டு ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்ஜர்களையும் ஓரளவு லிமிட் செய்கிற நோக்கோடு தகுந்த பஸ்களை விடுவதற்குரிய திட்டம் வகுக்கப் பட்டாக வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக சில குறைகளைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். டைம் குறிப்பிட்டபடி பஸ்கள் போய் வருவதில்லை. குறைந்தது முதல் பஸ்ஸும், கடைசி பஸ்ஸுமாவது குறிப்பிட்ட டையத் திற்குக் கிளம்பவேண்டும். மவுண்டு ரோடு பக்கத்தில் கடைசி பஸ்ஸை எதிர்பார்த்து வந்தால் அது ஐந்து நிமிஷம், பத்து நிமிஷம் முன்னதாகவே சென்றுவிடுகிறது. இரவில் வண்டியைக் கொண்டுபோய் ஷெட்டில் விட்டுவிட்டு வீட்டுக்குப் போவதில் தொழிலாளர்கள் ஆவலுள்ளவர்களாக இருக்கலாம். இருப்பினும் இதனால் பிரயாணிகளுக்கு ஏற்படுகிற இடையூறுகளை நினைத்து குறிப்பிட்ட டையத்தில் குறைந்தபட்சம் முதல் பஸ்ஸும், கடைசி பஸ்ஸுமாவது புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வண்டிகளைச் சுத்தமாக வைத்துக்கொள்வது மிகவும் அவசியம். அங்கங்கே டெஸ்டினைஷன் போய்ச் சேர்ந்தவுடன் வண்டிகளைச் சுத்தம் செய்வதற்கு ஏற்பாடு இருக்கவேண்டும். மேலும் கடைசி டிரிப்பில் முதலில் இருந்து முடிவு வரையில்—லாஸ்ட் பாயின்ட் வந்து சேரும் வரை ஸ்டாப்புகளில் நின்று போக உத்தரவு பிறப்பித்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஆனால் அதிக வேகமாக—பஸ்களில் இடம் இருந்தும் கூட பல ஸ்டாப்புகளில் நிறுத்தாமல் சில டிரைவர்கள் போய்விடுகிறார்கள். இதையும் அவசியம் தடுக்கவேண்டும். பஸ்கள் எங்கிருந்து புறப்படுகிறது, எங்கே போய்ச் சேருகிறது என்ற—ஸ்டாண்டிங் ப்ளேஸ்—டெஸ்டினைஷன்—இரண்டையும் குறிக்கக்கூடிய போர்டுகள் ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் இருக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக இன்ன வேகத்தில் தான் வண்டி போகலாம் என்று குறிப்பிட்டிருந்தாலும் சில வண்டிகள் அதிக வேகமாக ஓட்டிச் செல்லப்படுகின்றன என்று சொன்னார்கள். இந்தமாகிரி குறிப்பிட்ட வேகத்திற்கு அதிகமாகப் போகக்கூடியதைத் தடுப்பதற்கு டெக்னோமீடர்கள் வைக்கலாம். அப்படி வைத்துவிட்டால் டிரைவர்களுக்குப் பொறுப்பு இருக்கும். அதிகாரிகளும் எங்கங்கே வண்டி குறிப்பிட்ட வேகத்திற்குமேல் செலுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிந்துகொள்ளவும் முடியும். நமது வண்டிகளில் டெக்னோமீடர்கள் வைக்கப்படவில்லை. அதை எல்லா வண்டிகளுக்கும் வைப்பது மிகவும் அவசியம்.

[Sri K. Sattanatha Karayalar]

[15th March 1961]

விளம்பரத்தைப் பொறுத்த வரையில் வெகுவாக அதை ஊக்குவிக்க வேண்டியது அவசியம். ஆனால் அதை நல்லமுறையில் ஊக்குவிக்க ஏற்பாடு செய்யவில்லை. இந்தத் துறையில் வருவாயைப் பெருக்கவேண்டியது அவசியம் என நான் கருதுகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஆனால் இன்றைகு அபிப்பிராயம்—“ விளம்பரம் என்றால் டர்டியாக இருக்கிறது, அது வேண்டாம், வண்டிகளும் பழைய வண்டிகளைப் போல இருக்கிறது ” என்று சொல்லப்பட்டது.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : விளம்பரம் என்பது டர்டியாக இருக்க முடியாது. அதை டர்டியாக நாம் வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது. நாம் ஓரளவு வருமானத்தைத்தான் கவனிக்க வேண்டும்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் பற்றி ஒரு விஷயம் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இன்று அதில் சில இனங்களில் அதிகமாக செலவு செய்யப்படுகிறது. ஒரு உதாரணம் நான் கூற விரும்புகிறேன். நாம் இந்தத் தொழிலை ஏற்று நடத்தும்போது தனிப்பட்ட முதலாளி இதை எப்படி நடத்துவார் என்ற கண்ணோட்டத்தோடு பார்க்கவேண்டும். திருச்சியில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் போய்ச் சேருகிறது. அங்கு நிற்கக்கூடிய ஒவ்வொரு வண்டியையும் கழுவ பத்து ரூபாய் தினம் ஒன்றுக்கு கொடுக்கப்படுகிறது. இப்படி ஐந்து வண்டிகள் கழுவப்பட்டால் ரூபாய் 50 ஆகிறது, தினந்தோறும். அங்கு மேலும் ஒரு அதிகாரியையும் நியமித்திருக்கிறார்கள். டிரைபிக் மானேஜர் அல்லது டிரைபிக் இன்ஸ்பெக்டர் என்று ஒரு அதிகாரியிருக்கிறார். அவருக்குள்ள சம்பளமும் கணிசமாகயிருக்கிறது. இதேபோல்தான் சேலத்திலும், தஞ்சையிலும் இருக்கக்கூடுமென்று நான் நினைக்கிறேன். நாலேந்து வண்டிகளைக் கழுவவதற்கு தினம் 50 ரூபாய் கொடுப்பது என்பது மிகவும் அதிகம். இரண்டு க்ளினர்களைப் போட்டு மாதம் ஒன்றுக்கு 500 ரூபாய்க்குள்ளாக எஸ்டீமேட்டரிஷ்மென்ட் செலவை நிறுத்திக்கொள்ள வேண்டும். ஆகவே, இந்த செலவைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனி நபர்கள் இப்படிச் செய்யமாட்டார்கள். செங்கோட்டையில் கேரள சர்க்காரின் ஒரு பஸ் ஸ்டேஷன் இருக்கிறது. இங்கு சுமார் 20 வண்டிகள் வரை வருகின்றன ; கொல்லம், திருவனந்தபுரம், கோட்டயம் போன்ற பல இடங்களுக்கு அங்கிருந்து பஸ் போகிறது. அந்த 20 வண்டிகளை மேற்பார்வை பார்ப்பதற்கு ஒரு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் தான் இருக்கிறார். அவருக்கு ஒரு லோயர் டிவிஷன் கிளார்க்கின் சம்பளம் தான் கொடுக்கப்படுகிறது. நூற்றைம்பது ரூபாய்க்கு அதிகமில்லாமல் இரண்டு க்ளினர்களைமட்டும் வைத்துக்கொண்டு சமாளித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். ஆகவே, இந்தச் செலவு அதிகப்படியான செலவு. யாரிடமிருந்து எண்ணை (பெட்ரோல்) எடுக்கிறார்களோ அவர்களே இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்

15th March 1961]

[Sri K. Sattanatha Karayalar]

கொள்கிறார்கள். அவர்களே இலவசமாகச் செய்து கொடுக்கக் கூடிய விஷயம் தான் அது. ஆகவே, இதற்காக இந்த அளவு செலவு செய்வது அதிகப்படியான செலவுதான். பின்னர், நிர்வாக நியமனத்தில் கூட பல உத்தியோகங்கள் இன்னும் காலியாகவே வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி உத்தியோகங்கள் (போஸ்ட்ஸ்) காலியாக வைக்கப்படுமானால் அதனால் பலருக்குப் பலவித கிலேசம் ஏற்படுகிறது. இந்தக் குறிப்பிட்ட உத்தியோகங்கள் வேண்டாம் அல்லது இந்த இடங்களை நாங்கள் நிரப்பப் போவதில்லையென்று சொல்லி விடவேண்டும். அதில்லாது இந்த இடங்களைக் காலியாக வைத்துக்கொண்டு காலம் தாழ்த்திக் கொண்டு போவது சரியல்ல. இதனால் உத்தியோகத்தில் உள்ள பலருக்கும் மனஸ்தாபங்கள் ஏற்படும். பின், தொழிலாளர் துறையில்கூட “இம்பர்ஸனேஷன்”, வேறு ஒருவருக்காக போய் பரீட்சை எழுதியதற்காக தண்டிக்கப்பட்டவர்களைக்கூட திரும்ப சர்க்கார் வேலையில் வைத்துக் கொண்டிருப்பது, அவர்களுக்கு எந்தவிதமான தண்டனையும்கூட கொடுக்காமல் வேலையில் வைத்துக்கொண்டிருப்பது தவறு. மேலும் “லேமஸ் ஸ்பெஷல்” என்று சென்னையில், கூட்டம் அதிகமாக யிருக்கும்போது பெண்களுக்கு ஒரு ஸ்பெஷல் சர்வீஸ் விட்டால் நல்லது. செங்கோட்டையையும் ஒரு எல்லையாக வைத்து தூத்துக்குடி, திருச்சி போன்றயிடங்களுக்குச் செல்லும் எக்ஸ்பிரஸ் ரூட்டை அங்கிருந்து ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : எழுபது நிமிடங்கள் இருக்கின்றன. ஒன்பது அங்கத்தினர்கள் பேசவேண்டுமென்று பெயர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, ஒவ்வொரு அங்கத்தினரும் எட்டு நிமிடங்கள் தான் பேசவேண்டும்.

*** SRIMATHI RAJATHI KUNCHITHAPATHAM :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கம் பஸ் ரூட்டை தேசிய உடமையாக்கி 14 ஆண்டுகளாக நடத்தி வருவதில் கடந்த மூன்று, நான்கு ஆண்டுகளில் காட்டியிருக்கக்கூடிய முன்னேற்றம் குறிப்பிடத்தக்கதென்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அரசாங்கமே பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்தவேண்டும், வரிகளைப் பொதுமக்களிடமிருந்து சமத்துவத்துக்குப் பதிலாக வருமானம் தரக்கூடியதாகயிருக்கிறது, இப்படி தேசிய மயமாக்குவது, ஆகவே அத்தனை பஸ்களையும் எடுத்து நடத்துவதாகயிருந்தால் வரிகள் குறையும் என்று சொல்லக்கூடிய வாதங்கள் எதிர்த்தரப்பிலிருந்து வருகிறது. அவ்வளவையும் எடுத்து நடத்தினாலும் மக்களுக்கு நல்ல சேவை செய்யக்கூடிய நிலை வராது என்பதைக் கடந்த கால சில நிகழ்ச்சிகளிலிருந்து நாம் அறிகிறோம். முக்கியமாக நான் குறிப்பிட விரும்புவது, தனிப்பட்டவர்கள் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும்போது அவர்கள் இஷ்டத்

[Srimathi Rajathi Kunchithapatham] [15th March 1961]

நிற்கு உகந்தவாறு, அதில் நஷ்டம் வந்தால் அதையும் ஏற்றுக் கொண்டு, அந்த ரிஸ்கை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. அதை அரசாங்கம் நடத்தும்போது, அதிகாரிகளோ அல்லது அமைச்சர் அவர்களோ, அவர்களுக்கு அந்த ரிஸ்க் இல்லாமலிருப்பது ஒரு முக்கியமான அம்சம். அதைத்தான் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கடந்த கால சம்பவங்களில், கண்டக்டர்கள் நடந்துகொண்ட விதம், பொதுமக்களுக்குள்ள அபிவிருத்தி போன்றவைகள் குறித்து பத்திரிகையில் பார்த்தோம். எல்லோரிடமும் நிலவி வருகிற அபிப்பிராயத்தைக் கூறுகிறேன். அலுவலகங்களுக்குப் போகிறவர்களும், கல்லூரிகளுக்குப் போகிறவர்களும், பள்ளிக்கூடங்களுக்குச் செல்கிறவர்களும், வியாபார ஸ்தலங்களுக்குச் செல்கிறவர்களும் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் காத்துக்கொண்டு நிற்கும்போது, பஸ் வந்தால் சில பஸ்கள் அவர்களைக் கவனிக்காமல் போய்விடுகிறதென்ற அபிப்பிராயம் இருக்கிறது. இந்தக் குறைப்பாடு தனிப்பட்ட ஒரு முதலாளி நடத்தும்போது கனமுடியாது. ஆகவே, அரசாங்கம் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும்போது, ஒரு “லிமிட்டட் ஸ்பியரி” தான் நடத்தவேண்டியிருக்கிறது. சூழ்சிய அதிகாரத்தோடு, மக்களுக்கு நல்ல சேவை செய்யும் ஒரு இலாகா, அதுவும் காலையிலிருந்து மாலை வரை பொதுமக்கள் வாழ்க்கையோடு பின்னியிருக்கக்கூடிய ஒரு இலாகா, இந்த இலாகாதான். இந்திலையில் கடந்த நாளேன்று வருடங்கள் நல்லதொரு முன்னேற்றத்தைக் காட்டியிருக்கிறது இந்த இலாகா. கடந்த ஆண்டு பத்து பஸ்கள் அதிகமாகப் போட்டிருப்பதாகவும், 1960-61-ல் 131 பஸ்கள் அதிகமாகப் போட்டிருப்பதாகவும், இன்னும் இந்த ஆண்டும் அதிகமாக போடப்போவதாகவும் கூறப்பட்டிருக்கிறது. பஸ்கள் அதிகமாக, அதிகமாக பிரயானிகள் நடப்பதற்கும் சங்கடம் ஏற்படும். அயல் நாடுகளிலிருந்து வருகிறவர்களும், அரசியார் அவர்கள் வந்த போதும் ஊர்வலமாக சென்றார்கள். அடையாற்றிலிருந்து ஏறி மவுண்ட் ரோட் போக 30 நிமிடங்களாகிறது; அப்படி ஊர்வலமாகப் போகக்கூடிய நிலையிருக்கிறது. பஸ்களையும் அதிகரிக்கவேண்டும், மக்களின் தேவைகளையும் பூர்த்தி செய்வேண்டும். அதோடு தொழிலாளர் இடையே தொழில் அமைதியையும் பாதுகாத்து முன்னேற வேண்டிய ஒரு இக்கட்டான நிலையிலிருக்கிறது. இந்த இலாகாவில் கடந்த மூன்று, நான்கு, ஆண்டுகளில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தைக் கண்டு அமைச்சர் அவர்களைப் புகழாமல் இருக்க முடியாது. தொழிலாளர்களோடு கூடியிருந்து வாழ்ந்தவர், தொழிலாளர் தலைவராகயிருந்தவர் தொழிற்சங்கத் தலைவராக யிருந்து தொழிலாளர்களுக்காக வாதாடி அவர்களுக்காக உழைத்து அனுபவம் பெற்றவர், நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள். அப்படிப்பட்ட தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் இருப்பதால் இந்த இலாகா நல்ல முன்னேற்றம் அடைந்து வருகிறது. விவசாயத் துறையிலும், கல்வித் துறையிலும் தமிழ்நாடுதான் முதன்மையில் நிற்கிறது. அந்த முறையில் அரசாங்கத்தினால் ஏற்று நடத்தப்படுகிற இந்த இலாகாவிலும் நல்லதொரு முன்னேற்றம் ஏற்படும் என்று நாம் எதிர்பார்க்க முடியும். பின்,

15th March 1961] [Srimathi Rajathi Kunchithapatham]

தொழிலாளர்களைப்பற்றி ஒருசில வார்த்தைகள். நாலாயிரத்துக்கு மேல் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள், டெக்னிக்கல் அன்ட் சூப்பர்வைஸிங் ஸ்டாப் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கிறார்கள். ஆயிரத்து நானூறுக்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த அக்விஸிஷன் காரியத்தினால் தான் தாமதம் ஏற்படுகிறதென்று நினைக்கிறேன். இவைகளை யெல்லாம் துரிதப்படுத்தவேண்டும், சலவை செய்யப் பணம், தைப்பதற்குக் கூலி, பின்னர், கொசு வலை கூட கொடுக்கப்படுகிறதென்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. சம்பள விஷயத்தில் கண்டக்டர்கள், வாழ்க்கையில் முன்னேற்றம் அடையத்தக்க விதத்தில், கண்டக்டராக முதலில் வேலை செய்ய ஆரம்பித்தாலும், பின்னர் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராகப் போய், பின் சூப்பர்வைஸராகப் போய், இப்படி 600 ரூபாய்க்கு மேல் அவர்கள் சம்பளம் பெறக்கூடிய அளவிற்குப் போகலாம். ஆனால் ட்ரைவர்களுக்கு அந்த விதமான வாய்ப்பில்லை. அவர்கள் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டால், குறுகிய இடங்களில் அவர்கள் ஸ்டியரிங்கை வளைக்கும்போது அவர்கள் அவர்களது உடம்பைக் கடம்பாக்கிக் கொண்டு வளைக்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்கள் வேலை மிகவும் கடினமான வேலையாகும். அவர்களுக்கு அதிகப்படி சம்பளம் கொடுக்கப்பட வேண்டும். இருதரது ரூபாய் வரையிலாவது அவர்களுக்கு சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும். கண்டக்டர்களைப் போன்று ட்ரைவர்கள் மேலே போக வாய்ப்பில்லை. “எனினி கோனி அண்ணாவி வாத்தியார்” என்று சொல்வார்கள். அதேபோல் ட்ரைவர் ட்ரைவராகவே ரிட்டயராகும் நிலைதான் இன்று இருக்கிறது. ஆகவே, அவர்களது சம்பளத்தை உபர்த்திக் கொடுக்கவேண்டும். பின்னர், பிரயாணிகள் சௌகரியங்கள் பற்றி ஒரு வார்த்தை சொல்ல விரும்புகிறேன். எங்கள் நெல்லை மாவட்டத்தில் நெல்லை லாட்ஜ் என்றிருக்கிறது. அங்கு வடக்கு, தெற்கு, மேற்கு, கிழக்கு எல்லாப் பகுதிகளிலிருந்தும் பிரயாணிகள் வந்து தங்குகிறார்கள். நல்ல சென்டர் இடமாகப் பார்த்து ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அதில் பாட்ரூம் வசதி, காண்டின் வசதி இவைகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அதே நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்வது என்ன வென்றால், நெடுந்தூரம் பஸ்களில் பிராயணம் செய்கின்றோம். இனிமேல் ஸம்மர் (வெயில் காலம்) வரப்போகிறது. கடுமையான வெயிலைத் தாங்கிக்கொள்ளவேண்டியிருக்கும். ஆகவே நீண்ட தூரம் இந்த பஸ்ஸில் போகும்போது மிகவும் கஷ்டமாய் இருக்கும். இதை நீக்குகின்ற முறையில் நீண்டதூரம் பிராயணம் செய்கின்ற பஸ்களில் ஏர்-கண்டிஷன் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதற்காக இப்போது வசூல் செய்யப்படும் கட்டணங்களை அதிகமாக்கக்கூடாது. ரயில்வேயை எடுத்துக் கொண்டால் மூன்றாவது வகுப்புப் பெட்டிகளில் ஃபேன் (விசிறி) வசதி எல்லாம் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த முறையில் நாமும் இந்த நீண்டதூரம் பிராயணம் செய்கின்ற வண்டிகளில் ஏர்-கண்டிஷன் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று மீண்டும்

12
noon.

[Srimathi Rajathi Kunchithapatham] [15th March 1961]

கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு நம் வண்டிகளில் என்னென்ன வசதிகளை எல்லாம் செய்து கொடுக்கலாம், மேல்நாடுகளில் இம் மாதிரி என்னென்ன வசதிகள் எல்லாம் செய்து கொடுக்கிறார்கள் என்பதைக் கண்டறிவதற்காக இந்த இலாகாவிலிருந்து பயிற்சி பெறுவதற்காக அதிகாரிகளை வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்ப வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அங்கு என்ன முறைகளில் எல்லாம் பிரயாணிகளுக்கு ஊக்கமும் உற்சாகத்தையும் கொடுக்கிறார்கள், அதற்காக என்னென்னத் திட்டங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன, தொழிலாளர்களுக்கும் பொது மக்களுக்கும் இடையில் என்னென்ன முறைகளில் தொடர்பு இருக்கின்றன, அவைகளில் நாம் எதை ஏற்றுக்கொள்ளலாம் என்பதையெல்லாம் கண்டறிவதற்கு இந்த இலாகாவிலுள்ள அதிகாரிகளை வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்பினால் நல்லதாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கடைசியில், பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்கிற விஷயத்தில், இப்போது 120 மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று அரசாங்கம் செய்திருக்கின்ற முடிவு வர வேறக்கூடியதுதான். 120 மைல்களுக்கு உட்பட்ட போக்கு வரத்தை சிறிய பஸ் நிர்வாகிகள் (ஸ்மால் ஆபரேட்டர்ஸ்) எடுத்து நடத்தலாம் என்றும் 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் போக்கு வரத்தை அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தலாம் என்றும் சொல்லியிருப்பது, மிகவும் நல்ல முறையில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கு செளகரியமாக இருக்கும் என்று நம்புகிறேன். அப்படி எடுப்பதில், அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல திறமை இருக்கவேண்டும். அதிலும் இந்த இலாகாவில் வேலை செய்கின்றவர்கள் மற்ற இலாகாக்களில் வேலை செய்பவர்களைப் போல் அல்ல. மக்களோடு தொடர்பு கொண்டு வேலை செய்யவேண்டும், நம்பிக்கையோடு வேலை செய்வேண்டும். ஆகவே மெள்ள மெள்ளப் போவது தான் நல்லது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த நிலைமையில் நம்முடைய முன்னேற்றம் தடைபடாமல் இருக்கவேண்டும். இப்போது இந்த இலாகாவின் நல்ல லாபத்தை—நிகர லாபத்தைக்—காட்டியிருக்கிறார்கள். பஸ் வசதிகளையும் அதிக மாக்கியிருக்கிறார்கள், ஓட்டை ஓடிசல் பஸ்கள் எல்லாம் இல்லாத வாறு புதிய பஸ்களை—பள பளவென்று ஓடக்கூடிய பஸ்களை—விட்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையில் கண்டக்டர்களுக்கும் பொதுமக்களுக்கும் ஒரு நல்ல நிலைமை ஏற்படுத்தும்படியான ஒரு சூழ்நிலையைக் கொண்டு வர அதிகாரிகள் முயற்சிக்கவேண்டும் என்று சொல்லும்போது பொதுமக்களும் தங்களுக்கு இதில் பொறுப்பு இருக்கிறது என்பதை உணர்ந்து இரு சாராரும் அமைதிக்குப் பங்கம் வராத முறையில் நடந்து கொள்வதற்கு முயற்சிக்கவேண்டும், இந்த இலாகாவில் வேலை செய்பவர்களின் வாழ்க்கைத்தரம் உயர்வதற்கு நல்ல அம்சங்கள் இதில் இருக்கின்றன என்று கூறி, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை வரவேற்று என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

15th March 1961]

* SRI M. R. KANDASWAMI MUDALIYAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சபை முன் வந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய அரசாங்கத்தில் எடுத்து நடத்தக்கூடிய பஸ்களில் அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல கவனம் செலுத்தி பிரயாணிகளுடைய வசதிக்காகவும் பல வசதிகள் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். இவைகளில் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்த்து நாம் மிகவும் சந்தோஷப்படுகிறோம். அதோடு மாத்திரமல்ல, எல்லாத் தொழில் துறைகளிலும் நல்ல வருமானத்தைக் காட்டியிருந்தாலும், இந்தத் துறையில் நல்ல முன்னேற்றத்தைக் காண்பித்திருக்கிறார்கள். ஏனையத் தொழில்களில் அரசாங்கம் ஈடுபட்டு நடத்தக்கூடிய தொழில்களில் போதிய அளவில் முன்னேற்றம் ஏற்படவில்லை என்று சிற்சில நேரங்களில் புகார்கள் வருவதுண்டு. ஆனால் இந்தத் துறையில் நல்ல முறையில் தொழிலாளர்களுடைய வசதிகளையும், பிரயாணிகளுடைய வசதிகளையும், வருமானத்தையும் போதிய அளவில் பெருக்கியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்து நாம் இதைப் பாராட்டுகிறோம். மேலும் தொலைதூரத்திற்குப் போகும் பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்றெடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று முடிவு செய்திருக்கிறார்கள். அது மிகவும் வரவேற்கக்கூடிய முடிவுதான். அது மிகவும் பாராட்டுகற்றரியதே. அதே சமயத்தில் நெடுந்தூரம் போகக்கூடிய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் நல்ல முறையில் ஊதியம் கிடைக்கிறது. பொதுமக்களுக்கும் நல்ல சௌகரியங்கள் இருக்கின்றன. அதைப் பொதுமக்கள் வரவேற்கிறார்கள். ஆகவே நெடுந்தூரம் செல்லக்கூடிய பஸ்களை சர்க்கார் ஏற்றெடுத்துக்கொள்ளலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நீண்டதூரம் செல்லக்கூடிய பஸ்களில், எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் அம்மையார் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல், அந்த வண்டிகளில் குளிர்சாதன வசதி அமைக்கவேண்டும் என்று நானும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சேலத்திற்கும் சென்னைக்கும் இடையில் 200, 250 மைல் பிரயாணம் செய்யவேண்டும். சேலத்திலிருந்து பகல் 12 மணிக்கு புறப்படும் வண்டி சென்னைக்கு இரவு 8½ மணிக்கு வருகிறது. ஆரம்பத்தில் புறப்படுகிற இடத்திலிருந்து நான்கைந்து மணி நேரம் கடுமையான வெயில் இருக்கிறது. ஆகவே இந்த வண்டிகளில் குளிர்சாதன வசதி பொருத்தினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்று பிரயாணிகள் எல்லோரும் கருதுவதால், இதை உடனடியாக அமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகளில் சீட் வசதி மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஒரே சீட்டில் மூன்று பிரயாணிகள் இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. இந்த சீட்களில் பக்கத்தில் கம்பி பொருத்தப்பட்டிருப்பதால் மூன்று பேர்களை உட்காரவைக்கிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அரசாங்கத்தால் நடத்தப்படும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் மூன்று பேர்கள் உட்காரக்கூடிய சீட்களே கிடையாது.

[15th March 1961

SRI M. R. KANDASWAM MUDALIYAR : தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் இவ்விதம் இருக்கின்றன. அரசாங்கம் நடத்தக்கூடிய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் இல்லை என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். அரசாங்க எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் சாமான்கள் வைப்பதற்கும் போதிய அளவு வசதியில்லாமல்தான் இருக்கிறது. வண்டிகள் பெரிய வண்டியாக இருப்பதால் எளிதான சாமான்கள் வைத்தால் பிரயாணிகள் தலையில் சாமான்கள் வந்து விழக்கூடிய நிலையில்தான், பஸ்களின் மேல் பக்கத்தில் ஓரமாக வைத்தது. ஆகவே இதற்கு நல்ல வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அத்தோடு இப்போது ஓடுகின்ற எல்லா பஸ்களும் பெரிய பஸ்களாக இருக்கின்ற காரணத்தால் அடிக்கடி ஆபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. காரணம், ரோடுகளில் 12 அடி தான் தார் போடப்பட்டிருக்கிறது. மழை காலத்தில் பெரிய லாரிகள், கார்கள் இவைகள் எல்லாம் எதிரில் வண்டிகள் வரும் சமயம் ஓரத்தில் ஒதுங்கும்போது மண் ரோட்டில் போவதால் வண்டிக்கு இடையூறு ஏற்படாமல் இருக்கவேண்டும் என்பதற்காக தார் போட்டிருக்கும் இடத்திலேயே போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். பஸ்களும் அவ்விதமே போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. இதன் காரணமாக பல ஆபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே தார் ரோட்டை விரிவுபடுத்தவேண்டும் என்று சொல்லும்போது இந்தப் பொறுப்பு இந்த இலாகாவின்ருக்கு இல்லை என்று இருந்தாலும் கூட, அந்த இலாகாவில் இந்த அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி தார் ரோட்டை அகலப்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசாங்கம் இப்போது 12, 13 மைல்களுக்கு உட்பட்ட ரூட்டுகளை புதிதாக அப்ளிகேஷன் போடுபவர்களுக்குக் கொடுப்பது என்று தீர்மானித்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. இவ்விதம் புதிதாக அப்ளிகேஷன் போடுபவர்களுக்குச் சில சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதாவது புதிதாக அப்ளிகேஷன் செய்பவர்களுக்கு செக்டார் இருக்கவேண்டும், அவர்களுக்கு மார்க் ஸிஸ்டம் இருக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகிறது. இதையெல்லாம் புதிதாக வருபவர்களுக்கு கட்டாயப்படுத்தாமல், அவர்களுக்குச் சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்கு கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நல்ல முறையில் வருமானத்தையும் செளகரியத்தையும் பெருக்கிக்கொண்டு வரும் இந்த இலாகாவினரைப் பாராட்டி இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI V. SUBBIAH : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தில் 2 கோடி 39 லட்சம் ரூபாய் கேட்கப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த மான்யத்தின் மீது பேசும்போது குறிப்பாக, லிட்டி டிரான்ஸ்போர்டை எடுத்துக்கொண்டால், நகரத்தில் பெரும்பாலும் பஸ்கள் காலாகாலத்தில் வருவதில்லை என்கின்ற ஒரு குறையும் பஸ்களில் ஏறி உட்காரும் இடங்களில் சுத்தமாய் இருப்பதில்லை என்றும், புது பஸ்களாக இருந்தால்கூட அதில் அசுத்த

15th March 1961]

[Sri V. Subbiah]

மாக இருக்கிறது என்றும், உட்கார்ந்தால் பெயின்ட் ஒட்டிக் கொள்கிறது, தூசி ஒட்டிக்கொள்கிறது என்றும் அதில் ஏறிச் செல்பவர்கள் குறை சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, நமது டிரான்ஸ்போர்ட்டில் பஸ்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன என்றால் எந்த நம்பர் பஸ், எந்த ரூட்டில் வந்துகொண்டிருக்கிறது என்றுகூடப் புரிந்துகொள்ளமுடியாத நிலையில் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. எழுதப்பட்டுள்ள எழுத்துக்கள் சரியாக இல்லை. நம்பர் சரியாக இல்லை. மதுரை மாநகரத்தில் போய்ப் பார்த்தால் அங்கே டி.வி.எஸ். பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. பஸ் ஸ்டான்டிஸிருந்து மங்கம்மாசத்திரம் வந்தால் வந்தவுடனே கண்டக்டர் மங்கம்மாசத்திரம் என்று சொல்லி விடுவார். பாலஞ்சர்கள் ஒருவதோடு ஒருவர் பேசிக்கொண்டிருந்தால் ஒரு இடத்தில் இறங்க வேண்டியவர் இன்னொரு இடத்தில் இறங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஒரு பஸ் ஸ்டாப்பிற்கு வந்தவுடன் இந்த இடம் என்று கூறி பாலஞ்சருக்குத் தெரியும்படி சொல்லவேண்டும். அந்த முறையை ஏற்படுத்தவேண்டும்.

குறிப்பாக மக்களுக்கு உதவியாக இருக்கக்கூடிய நிலையில் பஸ் போக்குவரத்து இருக்கவேண்டும். லாபம் என்பது மட்டும் குறிக்கோளாக இருக்கக்கூடாது. இன்றைய தினம் 500 பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்றால் மிக முக்கியமான ஆஸ்பத்திரிகள், தொழிற்சாலைகள், சர்க்கார் அலுவலகங்கள் இருக்கக்கூடிய இடங்களுக்குக் கூடுதலாக பஸ்களை விடத் தயாராக இருக்கவேண்டும். இன்றைய தினம் க்யூ வரிசையில் பர்லாங் அளவுக்கு நிற்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். மதுரை மாநகரில் இருக்கக்கூடிய டி.வி.எஸ். பஸ்களைப் பார்த்தால் ஓவரலோடுகூட கிடையாது. நகரத்தில் ஓடக்கூடிய ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் ஏற முடியாத அளவுக்குக் கூட்டம் இருக்கிறது—அதோடு அசத்தமாகவும் இருக்கிறது. நான் இப்படிச் சொல்லுவதை ஒரு குறை என்று நினைக்கக்கூடாது—நீக்கவேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இதை எடுத்துச் சொல்லுகிறேன். டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் எப்படி இருக்கிறார்கள் என்று நினைத்துக்கூடப் பார்க்க முடியவில்லை. ஒரு நான் நான் ஒரு நண்பரோடு—பஸ்ஸில் ஏறக்கூட இல்லை—நடந்து போய்க்கொண்டிருந்தேன். வெல்லிநடன் ஸ்டாப்பிற்குச் சமீபத்தில் இருந்து கொண்டு நானும் என்னுடைய நண்பரும் பார்த்தோம்; அங்கே கிராமவாசிகள்—வெளியூர் வாசிகள்—பஸ்ஸில் ஏறிக்கொண்டு இருந்தார்கள். அப்படி ஏறிக்கொண்டு இருக்கும்போது இரண்டு பேர்கள் ஏறி, மூன்றாவது பேர் ஏறுவதற்குள் பஸ் இரண்டு அடி நகர்ந்தது; உடனே அவர் கீழே விழுந்து விட்டார். திரும்ப பஸ் நின்று ஏறியபோதும், இன்னும் ஏறிக்கொண்டிருக்கும்போதே நகர்ந்து போகிறது. டி.வி.எஸ்.-ஸில் அந்த மாதிரி பார்க்க முடியாது. இப்பேற்பட்ட திமிர் பிடித்த டிரைவர்கள் நம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கக்கூடாது. இதை நான் கண்கூடாகப் பார்த்தேன்.

[Sri V. Subbiah]

[15th March 1961]

எத்தனை இடங்களில் இந்த மாதிரி ஏற்படுகிறதோ என்னால் சொல்லமுடியாது. டிரைவர்களிடத்திலும், கண்டக்டர்களிடத்திலும் இனிமையான வார்த்தைகள் இருக்கவேண்டும்—நல்ல நடத்தை இருக்கவேண்டும். மக்களுக்கு அவர்களிடத்தில் அனுதாபம் ஏற்படக்கூடிய முறையில் நடந்துகொள்ளவேண்டும். டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரிகள் இதைக் கவனத்தில் வைத்து இந்த மாதிரி நடக்காமல் கண்காணிப்பாக இருக்கவேண்டும், இப்பேற்பட்ட நிகழ்ச்சிகள் நீடிக்கக்கூடாது என்பது எனது வேண்டுகோள்.

டிரான்ஸ்போர்ட்டில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை நின்ற தூரத்திற்கு விடுகிறார்கள். அதால் அதனுடைய சார்ஜஸ் தாங்க முடியாத அளவுக்கு இருக்கிறது. வருமானம் ஒன்று மட்டும் நமது குறிக்கோளாக இருக்கக்கூடாது. சென்ற 1960-61-ம் ஆண்டை விட 1961-62-ல் அதிக லாபம் காட்டுகிறோம் என்ற எண்ணம் இல்லாமல் மக்கள் வசதியைக் கவனிக்கவேண்டும். லிட்டி டிரான்ஸ்போர்ட்டில்கூட சார்ஜஸ் ஜாஸ்தி என்று சொல்லுகிறார்கள். அதைப்பற்றி எனக்குத் தெரியாது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பார்த்தால் சாதாரண பஸ்களைவிட, என் ஃபர்ஸ்ட் கிளாஸ் ரயில் சார்ஜை விட கூடுதலாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அது குற்றம் ஆகாது. அம்மாதிரி இருப்பதைக் கூடிய வரையில் குறைத்து, ஜனங்களுடைய சௌகரியம்தான் குறிக்கோளாக இருக்கவேண்டுமே தவிர லாபம் முக்கியமல்ல. அந்த முறையில் சார்ஜைஸ் குறைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாகப் பார்த்தால் நம் பஸ்கள் 40-50 மைல்கள் வேகத்தில் போகிறார்கள். அதனால் சில இடங்களில் விபத்து ஏற்படுகிறது என்பதை மனதில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். டி.வி.எஸ். பஸ்ஸில் எப்போதாவது விபத்து ஏற்படுகிறதா என்றால் அந்த டிரைவர்கள் யாருமே 20 மைல் அல்லது 18 மைல் என்ற குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் வேகமாகப் போக முடியாது என்று வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த மாதிரி இருக்கவேண்டும். அப்போதுதான் ஜனங்களுக்குச் சௌகரியமாக இருக்க முடியும், அத்துடன் விபத்தும் ஏற்படாமல் இருக்க முடியும்.

நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் நிச்சயமாக குறிப்பிட்ட இடத்திலே குறிப்பிட்ட காலத்திலே பஸ்கள் வரவேண்டும். பஸ்கள் சுத்தமாக இருக்கவேண்டும். ஓவரலோடை ஓரளவுக்குக் குறைக்கவேண்டும்—இப்போது ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது. வருமானம் பெரிதல்ல—மக்களுடைய சௌகரியம்தான் பெரிது, அவர்களுடைய பிரயாணத்திற்கு வசதி இருக்கவேண்டும் என்ற நிலையில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI S. RANGANATHA MUDALIAR : Deputy Speaker, Sir, there has been a great deal of criticism of the State Transport System in the City of Madras. Responsible dailies like the Hindu

15th March 1961] [Sri S. Ranganatha Mudaliar]

and the Mail have been too full of such criticisms. There is no disguising the fact that the common man, the man in the street, the consumer, for whose benefit this system is intended is thoroughly dissatisfied. It is unfortunate that this is happening in spite of the fact that we have one of the most enlightened and helpful Ministers in charge of the Department. The administration may very well say that efficiency has been its aim. It may point out to us its balance sheet, its dividends, its net income, the huge staff in its employment and several other measures—important from the managerial point of view. But the real test of efficiency in any activity for which Government is responsible is the consumers' satisfaction. When that satisfaction is not present, it is time for us to pause and think. I would like to say what is happening with regard to the State Transport System. Because much time is not given to me, I could not enumerate the various defects and various difficulties experienced by the bus passengers. I am one of those humble men who have only this bus transport as the means of conveyance. I am travelling in the bus every day and every day I am seeing the difficulties are mounting up more and more. I have seen with my own eyes many buses bunching together and going in procession one behind the other on several routes. At one time, the passenger has before him three or four buses, and he has to choose between them 'Ice House', 'Ice House', 'Hamilton Bridge', 'Hamilton Bridge'—like that the bunching is going on. These buses also return in the same fashion. If any passenger misses these buses he has to wait till the procession comes back, the same fashion. This shows that there is no adjustment with regard to timings at the terminus. Such bunching can be avoided if a little more care is taken to fix timings properly at the termini. It is common experience that in railways when one misses a train, he can exactly know when the next train starts. But here if one misses a bus nobody could give the information when the next bus will come. My own experience is when I wanted to reach Fort, I had to stand in the hot sun for over 45 minutes at the A.I.R. bus stop. I think in the other routes also such things are happening. It takes a person half-an-hour to travel from Ice House to Adam Market—half-an-hour—and then another ten minutes to clear Mount Road and afterwards within an incredibly short time, i.e., within five minutes it reaches Parry's Corner. That shows what speed, what uniform speed these buses maintain. The buses stop indefinitely at bus stops to enable the conductors to book tickets. That means delay, particularly during the rush hours in the morning and evening when people have to go to their avocations and return home. We have no means of finding out whether the time taken by the conductor is the normal time or whether there is inordinate long delay and the conductor is taking more time than necessary. There is nobody to check them. Those who have known how the tramways were working know that at every division there used to come supervisory staff—Inspector—for checking the

[Sri S. Ranganatha Mudaliar] [15th March 1961]

conductors. But, so far as our Government Transport buses are concerned, our drivers and conductors are all in all and they are the supreme masters of the situation. I am yet to see an Inspector coming at any time to check these buses.

Overcrowding in our buses is awful. Whereas private owners are prosecuted for overloading, there is no help for the passengers travelling in Government transport buses in this regard. They are simply huddled like sheep in every bus. I think it is high time the Hon. Minister takes up this matter and brings about some remedial measures as early as possible to the satisfaction of the public.

Coming to the drivers, they seem to think that they are heaven-born people. Whenever they start a bus, they start it with a jerky motion, and as pointed out by another hon. Member, this results in the people boarding the bus falling, and the passengers standing, knocking each other's head and those sitting in the seats knocking their heads on the front seat. Absolutely no consideration whatsoever is given to the poor passengers. The conductors are too callous and the drivers are still more callous and there is nobody to check them. But, I know no action can be taken against these drivers and conductors and I sympathise with the Government in regard to this matter. Because, the moment the Government take any action against them, they immediately represent to some Labour Organisation and begin to give trouble to the Government. So, in between the Labour Organisation on the one side and the inability of the Government to deal with them firmly on the other side, the poor passengers are nowhere and their interests are adversely affected.

The Government transport staff are exhibiting discourtesy towards the passengers. I myself had occasion to bring a particular case to the notice of the Hon. Minister regarding the conduct of a particular conductor in a particular bus. I have been told that adequate action had been taken in the matter. But, that is not the only solitary instance. It only typifies the kind of men that are employed in our bus service. I have also seen the transport service in Hyderabad. There, the staff are very courteous and they have a sense of humour which they exhibit even under provocative circumstances. Moreover, they are very helpful to the passengers. But, here, people are made to wait for hours and hours in the hot, blazing sun during the summer and in the drizzling rain during the rainy season and little or no sympathy is shown towards them by the staff of the Transport department. They are treated with scant courtesy. I think it is high time that the Government take a very serious view of the situation. Sir, there is a general impression that the Director of Transport is not aware of these things. The impression is that this officer is always in the Olympian heights of the transport office breathing the ambrosial air of his lofty position not knowing what is happening in this poor Plant, the Earth. We have not seen this Director anywhere on the road at any time moving about, to find out the real position. Whereas the

15th March 1961] [Sri S. Ranganatha Mudaliar]

Director of Agriculture is everywhere and is among the ploughmen, the agriculturists and the tenants and peasants, whereas the Director of Animal Husbandry is a cattle-breeder among the cattle-breeders, whereas the Director of Public Instruction is among the villagers and is very keen on organizing the mid-day meals scheme and also the School Improvements scheme, nobody knows who this Director of Transport is. It is only given to the good fortune of the Members of the Public Accounts Committee to see this gentleman. Occasionally, this gentleman makes his gracious appearance before that committee. Even there, he does not value our criticisms. He takes the attitude attributed to Marie Antoinette who said when her attention was drawn to the rabble outside the Place and was told that the mob outside wanted bread, she put the historic question. 'If they did not get bread, why don't they eat cakes?' That is the attitude of this officer. Therefore, it is no wonder that our Transport system is working so badly. I would therefore submit that on the model of the T.V.S. Co., our Government transport buses must be provided with what is called Tachographs. It is very necessary that our buses should have this device. It carries a chart, in which it is automatically marked when a bus left the starting point, when it reached the destination and what was the time taken for the trip, the number of stops in which the bus was stopped and all those details. It will also be helpful to find out correctly and exactly what amount of diesel oil and what amount of petrol is consumed. At present, there is no check to find out what exactly is happening. We do not know what is happening. Some time back I was travelling in a bus. Somewhere in the Triplicane High Road, I think, the bus suddenly came to a stop. The driver got down from the bus and coolly said, 'Well the bus has stopped due to some disrepair. What are we to do? Take back your tickets and get into some other bus.' But, the other buses that came behind would not take us. Just imagine our plight. It took nearly half an hour for me to come to Government Estate from Pycrofts Road stop. This is the kind of suffering we are put to. I request the Hon. Minister to kindly bestow his attention on this matter and see that some remedy is found out for the poor ordinary bus passengers. Thank you, Sir.

SRI T. P. ELUMALAI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தேசிய பஸ் போக்குவரத்து மன்யத்தை ஆதரித்து சில அபிப்பிராயங்கள் சொல்லப் பிரியப்படுகின்றேன். எனக்கு முன்னாலே தேசிய திரு. ரங்கநாத முதலியார் அவர்கள்தான் மிகவும் அனுபவித்த விஷயங்களை வைத்து விவாதத்தில் பேசினார்கள். நானும் பல மாகாணங்களுக்குச் சென்றிருக்கிறேன். அங்கெல்லாம் பஸ் போக்குவரத்து எப்படி நடக்கிறது என்பதையும் என்டிமேட் கமிட்டியில் இருந்து நான் சென்று பார்த்தேன். உண்மையிலேயே, மற்ற மாகாணங்களைவிட நம்முடைய மாகாணத்திலேதான் சிறந்த முறையிலே போக்குவரத்து இலாகா நடக்கின்றது என்

[Sri T. P. Elumalai]

[15th March 1961]

பதை நாங்கள் தெரிந்து கொண்டோம். ஆனால் சிக்கிரமாக, துரிதமாக பஸ் போகவில்லை என்றும், இடம் கிடைக்கவில்லை என்றும் வருத்தப்படுகிறார்கள் என்று சொன்னால், இங்கே இருக்கின்ற ரோடுகள் இருக்கிறதே, அதைப் பொறுத்திருக்கிறது என்றே நான் சொல்லிக்கொள்ளப் பிரியப்படுகிறேன். அதே சமயத்தில் இங்கே இருக்கின்ற மக்களிடையே பஸ்ஸில் போகக்கூடிய எண்ணிக்கையும் உயர்ந்திருக்கிறது. அதையும் பொருத்துத்தான் இந்த நெருக்கடியான நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்ளப் பிரியப்படுகிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்து இலாகாவிலே பணியாற்றும் தொழிலாளர்களை மற்ற மாகாணங்களிலே கொண்டுபோய் விட்டால் மிகவும் சலபமாக வேலை செய்வார்கள். இங்கே அவர்கள் அதிகப்படியான பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு, சிக்கிரமாக அவர்கள் டிக்கட்டு கொடுக்கிறார்கள் என்பதை அதிலே பிரயாணம் செய்கு கூடியவர்கள் நன்கு உணர்வார்கள். ஆகவே, நாம் ரோடுகள் சரியாக அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும். ஒரு வழி அதாவது ஒரு பக்கம் செல்லக்கூடிய போக்குவரத்து முறையை அனுசரித்து, அந்த முறையிலே இடத்தை அமைத்துக் கொடுத்தால், துரிதமாக செல்ல நல்ல முறையிலே இந்த போக்குவரத்து இலாகா பணியாற்ற முடியுமென்பதை மிகப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இது மட்டுமல்லாமல், இந்த இலாகாவிலே வேலை செய்து கொண்டிருக்கும் அமைச்சர் முதல், தொழிலாளர்கள் வரையில் அவர்கள் தியாகம் செய்கிறார்கள் என்றே நான் நினைக்கிறேன். இதிலே காங்கிரஸ் சர்க்காரும் தியாகம் செய்கின்றது.

12-30
p.m.

எங்கேயாவது ஒரு இடத்திலே 10 நிமிஷம் பஸ் நின்று போய் விட்டால் உடனே சர்க்காரைத் திட்டவேண்டியதுதான். இல்லை யென்றால் தொழிலாளர்களை திட்டவேண்டியது. இந்த பஸ் தொழிலை தேசிய மயமாக்கி சர்க்காரே நடத்துகிறார்கள் என்று சொன்னால், அது நன்றாக நடக்க வேண்டுமென்று நினைக்கும் பொழுது மற்றவர்களும் இதற்கு உதவி செய்யும் முறையில் நடந்து கொள்ள வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் நிறைய லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அந்த லாபத்திலிருந்து ஏழைத் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமான உதவி செய்து தருவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் கடுமையான வரையில் முன்வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அந்த இலாகா தொழிலாளர்கள் காலையில் 5 மணிக்கு எழுந்திருக்கிறார்கள். அப்பொழுதே அவர்கள் வேலை ஆரம்பிக்கும் இடத்திற்கு வந்துவிட வேண்டும். இரவு நேரங்களிலே ஏறக்குறைய ஒரு மணிக்கு மேலேதான் சாப்பிடவேண்டும் என்ற நிலையிலே அவர்கள் கஷ்டப்பட்டு வேலை செய்கிறார்கள். அந்த இலாகாவில் வேலை செய்பவர்கள் நேரத்தில் சாப்பிடவே முடியாது.

15th March 1961]

[Sri T. P. Elumalai]

அந்த வகையிலே கஷ்டப்பட்டு வேலை செய்பவர்களுக்கு மேலும் ஊக்கம் கொடுக்கவேண்டும், ஊதியத்தை உயர்த்தித் தரவேண்டும் என்று மிகவும் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்கள் குடும்பத்தினர்களுக்கு உத்தியோகம் வழங்குவதில் முதல் சலுகை கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

வெளியூர்களுக்கு பஸ் விடுவதைவிட, சென்னையில் போக்கு வரத்தை அதிகமாகக் கவனித்தால் மிக நலமாக இருக்கும். 56-பி ரூட் பஸ் தங்கசாலைப்பிழிந்து பொன்னேரிக்குப் போகிறது. அங்கே பார்த்தால் மக்கள் எல்லாவு கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பது தெரியும். ஒரு ரூட்டில் பஸ் போட்டுவிட்டால், அந்த இடத்தில் யாரும் நடக்கிற பழக்கத்தை விட்டுவிடுகிறார்கள். எப்பொழுது பஸ் வரும் என்று காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பஸ்கள் போட்ட பிறகு ஒரு மைல்கூட நடக்கும் பழக்கம் கிராமங்களில்கூட இல்லாமல் போய்விடக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, ஒரு ரூட்டில் பஸ்கள் போட்டுவிட்ட பிறகு மேலும் மேலும் அந்த ரூட்டில் அதிக பஸ்கள் விடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும்.

சென்ற ஆண்டிலிருந்து தங்கசாலையிலிருந்து காட்டுருக்கு பஸ் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால், இது வரையில் அந்த ரூட்டில் சர்க்கார் பஸ் போடவில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அதைத்தான் ஆரம் பத்திலேயே விளக்கமாகச் சொன்னேன். நாங்கள் 120 மைல் களுக்கு குறைவாக இருக்கிற இடங்களுக்கு பஸ்கள் போடப் போவதில்லை என்று சொன்னேன். ஆகவே, அதற்கு தகுந்த இலாகாவிலே மனு கொடுத்துக்கொள்ளலாம்.

SRI T. P. ELUMALAI : சென்னைக்கு அடுத்திருக்கிற கிராமங் களுக்கு இம்மாதிரி பஸ் வசதி செய்து கொடுப்பது மிகவும் அவசியம் என்று நான் நினைக்கிறேன். இந்த நிலைமையில் இந்த விஷயத்தை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மேலும் ரூட் நெம்பர் 56-ல் அதாவது தங்கசாலை-திருவொற்றியூர் மார்க்கத்தில் பஸ் போதாமல் இருக்கிறது. அந்த ரூட்டில் அதிகமாக பஸ்கள் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். தொழிற்சாலைகள் அதிகமாக நிறுவப் பட்டிருக்கிற இடங்களிலும் அதிகப்படியான பஸ்கள் போடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் உதவி செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

தம்முடைய பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டு டைரக்டர் அவர்களும், மற்ற உத்தியோகஸ்தர்களுக்கும் பஸ் நிலையங்களுக்கும், போக்கு வரத்து நடக்கின்ற இடங்களுக்கும் அடிக்கடி சென்று பார்வையிட வில்லை என்று சொன்னார்கள். அது பொதுவாகப் பேசப்படுகிறது. ஆனால் ஒரு சில இடங்களுக்கு அவர்கள் போகிறார்கள். இருந்தாலும் மேலும் எங்கு கூட்டம் அதிகமாக இருக்கிறதோ, எந்த

[Sri T. P. Elumalai]

[15th March 1961]

ரூட்டில் பணம் வசூல் அதிகமாகிறதோ, அந்த இடங்களுக்கு அவசியம் சென்று பார்த்து அங்கு மக்கள் கூடியிருக்கிற சமயத்தில் அவர்களுடைய நிலையையும், அவர்களுடைய ஆலோசனைகளையும் கேட்டுத் தெரிந்துகொண்டால் மேலும் வசதி செய்து கொடுப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். மேலும் நல்ல முறையில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்துவதற்கு உதவிபாக இருக்கும் என்பதை மித்க பனிவோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இந்த மான்யத் தொகைப் பற்றி அதிகமாக அக்கறை செலுத்தும்போதெல்லாம், இந்த நிலைகளில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்குச் சம்பளம் உயர்த்திக்கொடுக்க வேண்டும், மற்ற வசதிகளையும் அவர்களுக்கு செய்துகொடுக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து, இதோடு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

Sri A. GOVINDASAMI : சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து மான்யத்தைக் குறித்து எதிர்க்கட்சியின் தரப்பிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரேபையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். காங்கிரஸ் சர்க்கார் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை அவர்களுடைய லட்சியமாக வைத்துக் கொண்டிருந்தாலும்கூட, கடந்த 1½ வருஷ காலமாக இந்த பஸ் நிர்வாகத்தை நமது சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டு திறமையாக நடத்துகிறோம், ஆதாயத்தோடு நடத்துகிறோம் என்று விளக்கி அறிக்கைகள் கொடுத்தாலும்கூட, இன்னும் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை நிறைவேற்றுவதில் ஆமை வேகத்தை ஏன் கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

இந்த ஆண்டில் 4 புதிய ரூட்டுகளை எடுத்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். அது போதாது. மேலும், மேலும் படிப்படியாக எடுக்கிறோம் என்று சொன்னாலும்கூட, துரிதமாக வேகமாக எடுத்துக்கொண்டால் நான் நாம் எதிர்பார்த்த கொள்கையிலே வெற்றி காண முடியும். அந்தக் கொள்கையிலே அவர்களுக்குக் கொஞ்சம் குழப்பம் இருப்பதினால்தான், கொஞ்சம் காலதாமதம் காட்டுகிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். பம்பாய், டெல்லியில் இருப்பதுபோன்று தேசியமயமாக்க வேண்டும். பம்பாயில் நான் நேரில் பார்த்திருக்கிறேன். அங்கு சர்க்கார் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நடைபெற்று வருகிறது. அந்த முறையை இங்கும் கையாள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டில் 30 லட்சம் ரூபாய் வருமானம் அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய சம்பள உயர்வு, மற்ற வசதிகள் செய்து கொடுப்பதிலே, சர்க்கார் காலம் தாழ்த்துகிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துக்காட்ட

15th March 1961] [Sri A. Govindasami]

விரும்புகிறேன். மேலும் 3 லட்சம் ரூபாய் பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். ஒவ்வொரு டெர்மினாலிலும் குடிதண்ணீர் வசதி செய்து தர வேண்டும். பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு உட்காருவதற்கு நிழலாக இருக்கும்படி இடவசதி செய்துதர வேண்டும். அவர்கள் க்யூ வரிசையில் நீண்ட நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருப்பதால் அதற்கு வேண்டிய வசதி செய்து தரவேண்டும். கூடுமான வரையில் சிற்றுண்டிச்சாலைகள் வைக்க முடிந்தால், அந்த இடங்களில் வைத்துத் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த ஆண்டில் 133 புதிய பஸ்கள் போடப்பட்டன. ஆனால் 1959-60-ல் 15,75,66,611 பேர்கள் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். 1960-61-ல் ஜனவரி மாதம் 31-ம் தேதி முடிய 14,64,01,024 பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். இன்னும் இரண்டு மாதம் இருக்கிறது, அதற்குள் இந்த இலக்கை அடைந்துவிடலாம் என்று சொல்லலாம். ஆனால் கூடுதலாக பஸ் போட்டும் குறைவாகப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்தும்பொழுது, 'பிரேக் டவுன்' அதிகமாக இருக்கிறது, என்கிற கந்தேகம் தோன்றுகிறது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அந்த எண்ணிக்கை ஜனவரி மாதம் 31-ம் தேதி வரையில் கணக்கிடப்பட்டு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

SRI A. GOVINDASAMI : நான் அதை முன்னமே சொன்னேன். 31—1—1961 வரையில்தான் இந்த எண்ணிக்கை. ஆனால் இந்த 2 மாதங்களில் எண்ணிக்கை கூடுமா என்பதுதான் சந்தேகம்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஒரு வாரத்தில் 32,79,727 பிரயாணிகள் சராசரியாக பிரயாணம் செய்கிறார்கள்.

SRI A. GOVINDASAMI : 65 பஸ்கள் தனியார் இடத்தில் கட்டப்பட்டது என்று சொல்லப்பட்டது. ஸ்டீர்ஸன் கம்பெனியில் அந்த பஸ்களைக் கட்டக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஏன் அதை வெளிப்படையாகச் சொல்ல தயங்குகிறார்கள்? சர்க்கார் ஒரு தொழிற்சாலையை எவத்துக்கொண்டு ஏன் பஸ்களைக் கட்டுவதற்கு வெளியில் வேறு கம்பெனியிடம் கொடுக்கவேண்டும் சர்க்காரே அவர்கள் வைத்திருக்கிற தொழிற்சாலையை அபிவிருத்தி செய்து அங்கேயே கட்டியிருக்கலாம். அம்மாதிரி செய்திருந்தால் இன்னும் பல தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைத்திருக்கும். நல்ல முறையில் திறமையாக வேலை செய்வதை எதிர்பார்க்க முடியும் என்பதை இந்த நேரத்தில் செல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும், சர்க்கார் பஸ்கள் இப்பொழுது 120 மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள பல இடங்களுக்குச் செல்லுகிறது. அதிலே கூடுதலாக சில பஸ்கள் விடவேண்டும். இப்பொழுது சென்னையிலிருந்து உளுந்தூர்பேட்டை, தொழுதூர் மார்க்கமாக இருக்கிறது ஒரு பஸ் போகிறது. அதே மாதிரி இன்னொரு

[Sri A. Govindasami]

[15th March 1961]

பஸ் சென்னையிலிருந்து உளுந்தூர்பேட்டை வழியாக விருத்தாசலம் சென்று பிறகு தொழுதூர் மார்க்கமாக திருச்சிக்கு விடவேண்டும். உளுந்தூர்பேட்டையிலிருந்து விருத்தாசலத்திற்கு 30 மைல்கள்தான் இருக்கிறது. விருத்தாசலத்திற்கு சென்று போனால் பாஸஞ்சர்கள் ஏழுவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அதேமாதிரி சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கு உளுந்தூர்பேட்டை வழியாக, கல்லக்குறிச்சி, வேட்டூர், தொழுதூர் மார்க்கமாக ஒரு பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்பொழுது நெய்வேலி மார்க்கமாக தஞ்சைக்கு ஒரு பஸ் போகிறது. மேலும் நெய்வேலியிலிருந்து சென்னைக்கு விருத்தாசலம், உளுந்தூர்பேட்டை வழியாக ஒரு பஸ்ஸும், நெய்வேலியிலிருந்து சென்னைக்கு கடலூர், பாண்டிச்சேரி, திண்டிவனம் வழியாக இன்னொரு பஸ்ஸும் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சர்க்கார் விடுகிற பஸ்களில் கொஞ்சம் கார்ஜ் கூடுதலாக இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அதையும் மந்திரி அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். வசதி அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லலாம். உட்காரும் ஸீட்டுகள் தேவைக்கு அதிகமாக உயரமாக இருக்கிறது. சரீரவாக உட்காருவதற்கு வசதியாக இல்லை. பஸ்களில் விசிறிகள் இருப்பது முதல் ஸீட்டில் உட்கார்ந்திருப்பவர்களுக்குத்தான் காற்று வருகிறது. மத்தியில் உட்கார்ந்திருப்பவர்களுக்கும், கடைகோடியில் உட்கார்ந்திருப்பவர்களுக்கும் காற்று வசதி இல்லை. முடிந்தால் பஸ்களை 'ஏர் கண்டிஷன்' செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சட்டசபை நடக்கும்போதுதான் மவுண்டு ரோடிலிருந்து செகரடேரியட்டுக்கு பஸ்கள் ஓடப்படுகின்றன. மற்ற காலங்களிலும் அதாவது எப்பொழுதும் செகரடேரியட்டுக்கும் மவுண்டு ரோடுக்கும் இடையே பஸ்கள் ஓடவேண்டும். பாரீஸிலிருந்து செண்டிரலுக்கும், பாரீஸிலிருந்து மவுண்டு ரோடுக்கும் குறுகிய மார்க்க பஸ்கள் விடவேண்டும். அப்பொழுதுதான் மைலடபூர், திருவல்லிக்கேணி போன்ற நீண்ட தூரம் போகும் பஸ் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும். சீசன் டிக்கட்டுகளை இரண்டு ஊர்களுக்கு மட்டும் வழங்கியிருந்திருக்கிறார்கள். மேற்கொண்டு இரண்டு ஊர்களுக்குப் புதிதாகக் கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். எல்லா ஊர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டும். மாணவர்களுக்கும் சர்க்கார் ஊழியர்களுக்கும் ஆரோ பேட்டில் concession கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். வேலை செய்திருக்கிற தொழிலாளிகளுக்குப் பல வசதிகள் செய்திருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். என்னவென்று பார்த்தால் அவர்களுக்கு ஒரு கப் டீ கொடுக்கிறோம் என்று எழுதியிருக்கிறார்கள். அது போதுமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அப்படிச் சொல்லக் கூடாது. நைட் ஷிப்ட் அலவன்ஸ் கொடுப்பதோடு நாங்கள் டீயும் கொடுக்கிறோம். மற்ற இடங்களில் அதோடு நிறுத்திவிடுகிறார்கள்.

15th March 1961]

SRI A. GOVINDASAMI : வெளியூர்களுக்குப் போகும் பொழுது அவர்களுக்கு 1 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. மேலும் பங்களுர், சேலத்திலே போய்த் தங்கும் தொழிலாளர்களுக்கு கட்டிலும், கொசு விலையும் கொடுக்கிறார்கள். மற்ற கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் இந்த வசதியைச் செய்து தர வேண்டும். தஞ்சை ஜில்லாவில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளிகளுக்கு இந்த வசதி கொடுக்கப்படவில்லை. கும்பகோணத்திலே கொசுக்கள் அதிகம். ஷெனாய் நகரிலே வீடு கட்டும் திட்டத்திற்காக 38,000 ரூபாய் வசூல் செய்திருக்கிறார்கள். நிலச் சொந்தக் காரருக்கும் அட்வான்ஸ் கொடுத்திருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அந்தப் பணம் என்னவாயிற்று என்று தெரியவில்லை. கோவாப்பரேடிவ் கிரெடிட் சொசைடியிலே 45,000 ரூபாய் பணம் என்னவாயிற்று என்று தெரியவில்லை. ஆடிட் செய்யப்படவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். இவைகளை விசாரித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஸைலக்ஷன் திரேடிலே சீனியாரிடி பார்த்து சம்பள உயர்வு கொடுக்கிறபொழுது 10 சதவிகிதம் வழங்குகிறார்கள் என்று கேள்விப்படுகிறேன். அதை 25 சதவிகிதத்திற்கு உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் 1½ ரூபாயிலிருந்து 2 ரூபாயாக உயர்த்தினால் போதாது. 2-½ அல்லது 3 ரூபாய் அளவுக்கு உயர்த்தும்படிக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

உத்தியோகங்கள் வழங்குகிற விஷயத்திலே ஒரு புகார் சொல்லப் படுகிறது. ஸ்ரீனிவாசன் என்பவர் பிரேக் இன்ஸ்பெக்டராக இருந்தார். இப்பொழுது அருக்து உத்தியோக உயர்வு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவரைவிடத் திறமைசாலிகள், நீண்ட நாள் வேலை பார்த்து வருகிறவர்கள் இயூக்கிறார்கள் என்று தெரிகிறது. இது விஷயமாக அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும், தொழிலாளிகள் இரண்டரை மணி வரையிலும் சாப்பாடு இல்லாமல் வேலை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. கண்டக்டர்கள் இன்னும் அரை மணி நேரம் அதிகமாக வேலை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்குப் பகல் உணவுக்கு வசதி செய்து தரவேண்டும். இரண்டு நாட்கள் லீவ் எடுத்துவிட்டால்கூட மெரிட் போனஸ் தர மறுக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்த்துச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*** SRI M. KALYANASUNDARAM :** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, மூன்று வருஷங்களுக்கு முன்னால் இந்த மான்யம் சபைக்கு வரும்பொழுது அஞ்ச வேண்டியிருந்தது. அதாவது தனியார் துறையே அதைச் செய்யவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுமோ என்று அஞ்சவேண்டியிருந்தது. இந்த இலாகாவில் தீர்வாகச்

[Sri M. Kalyanasundaram] [15th March 1961]

செலவு, ஸ்பேர் பார்ட்டுகளுக்கு ஆகக்கூடிய செலவு பொது மக்களுடைய அதிருப்தி இவற்றைப் பார்க்கும்பொழுது, சர்க்காரே பின்தங்குவார்களோ, தனியார் துறைக்கு விட்டுவிடுவார்களோ என்று அஞ்சவேண்டியிருந்தது. படிப்படியாக சென்ற மூன்று வருஷங்களாகப் பார்க்கும்பொழுது, நிதி நிலைமை அதிக தீருப்தி கரமாக இருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது நமக்கு நம்பிக்கை ஊட்டக்கூடியதாக இருக்கிறது. சர்க்காருக்கு இந்த வருஷத்திலே பொது நிதிக்கு 20 லட்சம் ரூபாய் கிடைக்கும். நாம் போட்டிருக்கக்கூடிய மூலதனம் 4 கோடி ரூபாய். இந்த மூலதனம் பெரும்பாலும் வருமானத்திலிருந்தே சேர்க்கப்பட்ட மூலதனம். அதோடு, மூலதனத்துக்கு வட்டியாக கிட்டத்தட்ட 19 லட்சம் ரூபாய் கிடைக்கும் வரி மூலமாக 33 லட்சம் கிடைக்கும். இதை எல்லாம் பார்க்கும்பொழுது, இன்னும் பல போக்குவரத்தைப் பூராவும் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டால் என்று என்னுடைய கேட்கத் தோன்றுகிறது. இதிலே இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகளை மட்டும் பார்த்து, அதையே பெரிதுபடுத்திக் கூறுவது சரியாக இருக்காது என்று நான் கருதுகிறேன். இந்த விஷயத்திலே சர்க்கார் கையைப் பலப்படுத்த வேண்டும். சர்க்காரையும், அதிகாரிகளையும், இன்னும் தொழிலாளர்களையும் குறைகூறுவதாக இருந்தாலும்கூட, இந்த அபிவிருத்தியை மனதில் வைத்துக் கொண்டுதான் குறை கூறவேண்டும். மூன்று வருஷ காலத்தில் ஏற்பட்டுள்ள அபிவிருத்தியைப் பார்த்து, இதை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு மேலும் என்ன செய்யவேண்டும் என்று கூறுவது நான் சரியாக இருக்குமேதவிர, சர்க்காரையும், அதிகாரிகளையும், நாம் அதிகமாகக் கண்டிக்க ஆரம்பித்ததால், தனியார் துறைக்கு இதை விட்டுவிடுங்கள் என்று சொல்லுகிறவர்களின் கையைப் பலப்படுத்துவதாகவே இருக்கும் என்பதை நான் இந்த சமயத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது தீர்வாகம் ரொம்பவும் திறமையாக நடப்பதாக நான் சொல்லவில்லை. இன்னும் அபிவிருத்தி செய்யவேண்டியிருக்கலாம். இந்த மூன்று வருஷ காலத்திலே என்ன அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். தொழிலில் வேலைத் திறமை எப்படி இருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். முன்பு குரோம்பேட்டை ஷார்க் ஷாப்பில் எத்தனை வண்டிகள் கட்டி வந்தார்கள், இப்பொழுது எத்தனை வண்டிகள் கட்டி வருகிறார்கள் என்பதையெல்லாம் பார்த்தால், எல்லா வண்டிகளையும் கட்ட முடியுமென்ற நம்பிக்கை வந்திருக்கிறது. அப்படியெல்லாம் பார்க்கும்பொழுது, இதிலே ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய அபிவிருத்தியை நாம் மக்களிடத்தில் சொல்லவேண்டும். நாம் சிறந்த முறையில் இதை ஜனங்களுக்குத் தெரியாதபடி செய்வோமேயானால், பஸ் ஸ்டாண்டிகளிலே கால்கடுக்க நிற்கிறவர்களுக்கு கோபம்கூட வரும். அப்படி அவர்களுக்கும் கோபம் வருகிறபொழுது, அமைச்சரை அவர்கள் கோபிக்கவில்லை. கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் தான் முதல் பலியாகிறார்கள். அதற்குப் பிறகு அதிகாரிகள். பல ஊழல்

15th March 1961] [Sri M. Kalyanasundaram]

களுக்குக் காரணமாய் இருந்த அதிகாரிகளை எல்லாம் இப்பொழுது மூலை முடுக்குகளிலே உட்கார வைத்துவிட்டார்கள். இனி நிர்வாகம் சீர்படுமென்று நம்ப இடமிருக்கிறது என்பது என் அபிப்பிராயம். தனியார் துறையிலே நிலைமை வேறு; இரண்டு கணக்கு வைக்க முடியும். ஏதோ காண்டிராக்டர் மாதிரி மிச்சத்தை எடுத்துக்கொண்டு ஐனங்களைத்தானே ஏமாற்றுகிறார்கள் என்று விட்டுவிடலாம். ஆனால் பொதுத் துறையிலே ஏமாற்ற முடியாது. சென்ற மூன்று வருஷ காலமாக பொதுத் துறையிலே நடக்கும் நிர்வாகத்தை எல்லாம், பப்ளிக் அக்கவுண்ட்ஸ் கமிட்டியும், என்டிமேட்ஸ் கமிட்டியும் துருளிப் பார்த்து, இதிலே அதிருப்தி இருக்கக் கூடிய அம்சங்களை எடுத்துக் காண்பித்தும், சிக்கன முறைகளைக் கையாள வேண்டுமென்று சொல்லியும், அதிகாரிகளைக் கசக்கிக் கொண்டு வருகிறோம். அதிகாரிகளும் இந்த கமிட்டிக் கூட்டங்களுக்கு வரும்பொழுது பயந்துகொண்டேன் உட்காரவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. தனியார் துறையிலே இப்படி நாம் பேச முடியுமா? ஆகவே, பொதுத் துறை இந்த அளவுக்கு முன்னேறி இருப்பதை நாம் வரவேற்க வேண்டும். இன்னும் நல்ல முறையிலே நடத்துவதற்கான யோசனைகளைச் சொல்லவேண்டும்.

சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் மக்களுக்கு அதிருப்தி இருக்கிறது. ஓரளவுக்கு இது பீக் அவர் டிராபிக்கினால் ஏற்பட்டது. நம்முடைய நாட்டை எடுத்துக்கொண்டால் எல்லாக் காரியாலயங்களுக்கும் 10 முதல் 11 மணிக்குள் அங்கே வேலை செய்பவர்கள் போய் ஆகவேண்டும். காலை 7 மணியிலிருந்தே இத்தப் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஆரம்பிக்கிறது. அதேமாதிரி வெளியிலிருந்து எக்ஸ்பிரஸ்கும், சென்டிரல் ஸ்டேஷனுக்கும் வருகிற ரெயில்கள் எல்லாம் காலை 6½ மணியிலிருந்து 8½ மணிக்குள் வந்து சேருகின்றன. ஆகையினால் ஒரு குதறிப்பிட்ட நேரத்திலே அதிகப் போக்குவரத்து ஏற்படுகிறது. இதை எப்படி சமாளிப்பது என்பதுதான் பிரச்சனை. இதிலே அதிகக் கவனம் செலுத்தவேண்டும். காரியாலயங்களுக்குப் போகக்கூடிய போக்குவரத்து வசதியை எந்தெந்த நேரத்திலே எப்படி அதிகப்படுத்தவேண்டும், இதிலே ஜனங்களுடைய அபிப்பிராயம் என்ன, தொழிற் சங்கத் தலைவர்களின் அபிப்பிராயம் என்ன என்பதையெல்லாம் கேட்டு யோசனை செய்யவேண்டும்.

அமைச்சர் அவர்கள் மாஸ்கோவிற்கு எல்லாம் போய்விட்டு வந்திருக்கிறார். நானும் சில நாடுகளுக்குச் சென்றிருக்கிறேன். மாஸ்கோவிலும் சரி, 12-வது ரோஷலிஸ்ட் நாடுகளிலும் சரி, வேலை நேரத்தை அதற்குத் தகுந்தமாதிரி வைத்திருக்கிறார்கள். சில காரியாலயங்கள் 7 மணிக்குத் தொடங்கும், சில 7½ மணிக்குத் தொடங்கும், சில 8½ மணிக்குத் தொடங்கும். இங்கு பல தொழிற்சாலைகள் 7 மணிக்கு ஆரம்பிப்பதினாலே, ஒரே நேரத்திலே எல்லோரும் போகவேண்டியிருக்கிறது. இதிலே தொழிலாளிகளுக்கு நம்பிக்கை வேண்டும். இதை எவ்வளவு தூரம் அவர்கள்

[Sri M. Kalyanasundaram] [15th March 1961]

வரவேற்பார்களோ தெரிபாறு. ஆனால் இதைத் திணிக்க முடியாது. ஆலோசனை பண்ணிச் செய்யவேண்டும். மற்ருமும் போக்கு வரத்திலே அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரத்தை சமாளிப்பது என்பது அவ்வளவு சலபமான காரியம் அல்ல. அதிகாரிகளைக் குறை கூறுவதினால் மட்டும் பிரயோசனம் இல்லை. அங்கே வேலைபார்க்கும் தொழிலாளிகள் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டு வேலை செய்கிறார்கள். எவ்வளவோ பேர்கள் பஸ் ஏறுகிறார்கள். அவர்கள் கொடுக்கக்கூடிய தொத்தரவையும், ஜனங்கள் போடுகிற கேள்வியையும் பார்த்தால், தொழிலாளிகள் எவ்வளவு கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டு வேலை செய்கிறார்கள் என்பது தெரியும். ஜனத்தொண்டை லட்சம், 6 லட்சமாக இருக்கும் பொழுது இந்த சாலைகள் போடப்பட்டன. இப்பொழுது ஜனத்தொகை 17½ லட்சத்திற்கு மேல் போய்விட்டது. இன்னும் சிறிது காலத்தில் 25 லட்சத்திற்கு வந்துவிடும். அதற்குத் தகுந்த மாநிரி சாலைகள் இல்லை. நூலைந்து ரோக்கள் சாலைகள் இருந்தால் வேகப் போக்குவரத்து நடத்த முடியும். அதற்காக இப்பொழுது கட்டிடங்களை எல்லாம் இடிக்க முடியாது. அந்த அளவுக்கு நம் நாட்டிலே விஞ்ஞானம் வளரவில்லை. துரிதமாகப் போக்குவரத்தை நடத்தக்கூடிய ஒரு மாஸ்டர் பிளானைப் போட்டு, போக்குவரத்து நெருக்கடியை சமாளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும் மேற்கொண்டு 400 பஸ்களைப் போட்டால் செலவு ஜாஸ்தியாகும், வருமானமும் குறையும்.

தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கும் பல குறைகளைப்பற்றி எலுக்கு முன்பு பேசியவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நேரம் இல்லாத காரணத்தினால் அவைகளை நான் சொல்ல முடியவில்லை. குறிப்பாக தொழிற் சங்கங்களிலே போட்டியை வளர்க்கக்கூடாது. காங்கிரஸ் அங்கத்தினர் திரு. ஏழுமலையைப்பற்றி நான் இங்கே குறிப்பிட வேண்டியிருக்கிறது. இரண்டு தொழிற் சங்கங்களை வைத்துக் கொண்டு தொழிலாளிகளுக்குள்ளே தகராறுகளை வளர்க்கக் கூடாது. நானும் ஒரு சங்கத்திற்கு உப தலைவராக இருந்து கொண்டிருக்கிறேன். தொழிற்சங்க காங்கிரஸுடன் இணைந்திருக்கிற சங்கம். நான் என்ன சொல்லுகிறேன், அவர் என்ன சொல்லுகிறார் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். முக்கியமாக அவர்களுடைய குறைகளைப் போக்குவதற்கு நாம் வழிவகை செய்ய வேண்டும். அவர்கள் தனக்குச் சாதகமாக இருக்க வேண்டுமென்று இல்லாமல், ஒன்றுபட்ட தொழில் சங்கம் இருக்க வேண்டும்; சர்க்கார் போக்குவரத்து வளம்பெறும் முறையிலே சர்க்கார் கொள்கை இருக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் பேச்சை முடிக்கிறேன்.

SRI T. S. RAMASWAMI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த இலாகாவில் இரண்டு வருஷங்களுக்கு முன்னால் ஊழல்களா இருந்தன. ஆனால் அவை வர வர ஒன்று ஒன்றாகக் குறைந்து, நிச்சயமாக அபிவிருத்தி அடைந்

15th March 1961] [Sri T. S. Ramaswami]

திருக்கிறது என்பதில் யாருக்கும் சந்தேகமே இல்லை. ஆனால், அதே நேரத்திலே, சென்னை நகரத்தில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அதிகமாக பஸ்கள் விட்ட போதிலும், கஷ்டங்கள் வளர்ந்துகொண்டே போகிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது, எல்லோரும் சேர்ந்து எவ்வளவு தூரம் இத்தகைய கஷ்டங்களைப் பற்றிச் சொல்லி, அதைத் தீர்க்க வேண்டும் என்ற பொறுப்பு இந்த சபைக்கு இருக்கிறது என்பதை உணர்ந்து அதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். முதலில் ப்ரேக் டௌன்கள், பிறகு மிஸ்ட் ட்ரிப்ஸ், ஓர்க்ஷாப்பில் டிஸ்கள் பொருத்தவரை, அவைகளுக்குக் காரணம் என்ன என்று பார்க்கவேண்டும். இதிலே முக்கியமான காரணம் கண்டக்டர்களும் ட்ரைவர்களும் டெய்லி ஓர்கர்ஸ் என்று இருப்பதுதான் முக்கிய காரணம். பல கண்டக்டர்களும், ட்ரைவர்களும் அவசியம் இருக்கும்போது கிடைப்பதில்லை. அவர்கள் வரும்போது வேலை இருப்பதில்லை. அப்படி இருக்கும் நிலையில் பஸ்களெல்லாம் நிற்கவேண்டியிருக்கிறது. இதை அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும். இதனால் அரசாங்கத்திற்குச் செலவும் அதிகமாக ஆகிறது. அதை மாற்றியமைத்தால் அரசாங்கத்திற்குச் செலவும் குறையும். மிஸ்ட் ட்ரிப்ஸும் வாழுடியாது.

நாம் வருஷாவருஷம் புதிய பஸ்கள் போட்டுக்கொண்டே இருக்கிறோம். அதை அதிகரித்துக்கொண்டே இருக்கிறோம். ஆனாலும் வருஷாவருஷம் மிஸ்ட் ட்ரிப்ஸும் அதிகரித்துக்கொண்டே போகிறது. ஆகவே, நிச்சயமாக இந்த டெய்லி ஓர்கர்ஸ் நிலை மாற வேண்டும். அந்த ஷீஸ்டத்தை மாற்ற வேண்டும். அம்மாதிரி கேரளாவில் நடக்கிறது; வேறு ஸ்டேட்களில் நடக்கிறது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அவர்கள் எவ்வளவு பர்ஸண்டேஜ் என்று தெரியுமா?

SRI T. S. RAMASWAMI : தெரியாது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ரொம்பக் குறைச்சல்.

SRI T. S. RAMASWAMI : இது சம்பந்தமாக ஆடிட் ரிபோர்ட்டிலும், அக்கௌண்ட்ஸ் சுமிட்டியிலும் வந்திருக்கிறது. 1956-57-ல் புதிய பஸ்கள் 53 சதவிகிதம், 1957-58-ல் 64 சதவிகிதம், 1958-59-ல் 71 சதவிகிதம். வருஷாவருஷம் வளர்ந்து கொண்டேயிருக்கிறது. இந்த வருஷத்தில் 82 சதவிகிதம், புதிய வண்டிகள் வர இருக்கின்றன. அப்படியிருந்தும் ஏன் ப்ரேக் டௌன்கள் அதிகமாக இருக்கிறது? மிஸ்ட் ட்ரிப்ஸைப் பார்த்தால், 1956-57-ல் அது 1,59,000 ஆக இருந்தது; 1957-58-ல் அது 82,000 ஆக இருந்தது, இப்பொழுது அது 99 ஆயிரம், கிட்டத்தட்ட ஒரு லட்சம்.

தொழிலாளிகளுக்குக் கொடுக்கும் சலுகைகள் நன்மைகள் பொறுத்தவரை அதிகக் காலதாமதங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஒரு சின்ன விஷயத்தைச் சொல்லுகிறேன். தொழில் திறமை வாய்ந்த தொழிலாளர் ஒருவர் 20 வருஷ சர்வீஸுக்குப் பிறகு, வேலை

[Sri T. S. Ramaswami] [15th March 1961]

செய்யும்போது உயிர் நீத்தார்; மற்ற தொழிலாளர்கள் அவரது ஈமச்சடங்குகளை நடத்தியிருக்கிறார்கள். ஒரு அதிகாரியும் போகவில்லை. உண்மையாகவே, தொழிலாளர்கள் வருந்தினார்கள். அது தவிர, அந்த தொழிலாளியின் குழந்தைகளுக்குக் கொடுக்கும் க்ராசுடி கோள சர்க்காரில் இருந்த காலமாகூல், ஒரு மாதத்திற்குள்ளே வந்துவிடும். அது இலாகாவின் குறையோ அல்லது வேறு யார் குறையோ, வருஷம் மூன்றாகியும் அவர்களுக்கு இன்னும் க்ராசுடி தொகை கிடைக்கவில்லை. இருபது வருஷம் வேலைசெய்த தொழிலாளியின் குடும்பத்திற்கு அதுதான் நாம் செய்யும் உதவி? அந்த நிலையிருந்தால் தொழிலாளி எவ்விதம் உற்சாகமாக வேலை செய்வான்? அந்த நிலையைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஸ்டோர்ஸ் பொறுத்த வரை ஓர்க்ஷாப்பில் டி.லே நிறைய இருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். குறைவாக இருக்கிறதோ என்று பார்த்தால், அதுவும் இல்லை. எவ்வளவு அவசியமோ அவ்வளவை ஏன் வாங்கி வைத்திருக்கக்கூடாது? நான்-மூலியின் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் என்று ஒரு இனம் இருக்கிறது. அதில் ஏறக்குறைய ஒரு லட்சத்திற்கு பார்ட்டுகள் இருக்கின்றன. அவசியமே இல்லாத கருவிகளை எதற்காக வாங்கி வைக்கவேண்டும்? அதற்கு கண்டிண்டியின் ஸ்டாக் டேகிங் கிடையாது. ஸ்பேர் பார்ட்டுகளுக்கு கண்டிண்டியின் ஸ்டாக் டேகிங் இருக்கவேண்டும். அதைச் செய்தால் ஓர்க்ஷாப்பில் டி.லே இல்லாமல் செய்ய முடியும்.

வருமானத்தைப் பொறுத்தவரை மூன்று வருஷமாகக் குறைந்த வருமானமே என்றாலும், சென்ற வருஷத்தில் கொஞ்சம் மேல் ஏறியிருக்கிறது. சந்தோஷம். இன்னும் அதிகமாக நல்ல ரூட்டுகளை எடுக்கவேண்டும். நாகர் கோவில்-திருநெல்வேலி ரூட் ரொம்ப லாபகரமானது. It is a gold mine என்று அங்கே சொல்லுவார்கள். அந்த ரூட்டினால் உயர்ந்தவர்கள், கோடீசுவர்கள் ஆனவர்கள் அநேகம் பேர். அதை சர்க்கார் எடுப்பார்கள் என்று நினைத்தோம். ஆனால் சர்க்காரின் கொள்கை மாறியிருக்கிறது. 120 மைலுக்கு மேல் உள்ள எல்லா ரூட்டுகளையும் எடுக்க இருக்கிறார்கள் என்று தெரிகிறது. திருச்சி முதல் நாகர் கோவில் வரை இரண்டு வண்டிகள் விட்டால் போதாது. 10, 20 வண்டிகள் விடவேண்டும். அந்த ரூட் இப்பொழுது மிகப் பாபுலராக இருக்கிறது. ரெயில்வேக்குப் பதிலாக மக்கள் அந்த ரூட்டை உபயோகிக்கிறார்கள். அது சீக்கிரமாக இருக்கிறது. அதையும் கவனிக்க வேண்டும்.

இந்த இலாகாவிலே காலதாமதம் அதிகமாக இருக்கிறது. மிகவும் விரைவாகச் செய்யவேண்டும். இந்த டைரக்டர் வந்த பிறகு அவர்களைப் பொறுத்தவரை எனக்கு முன் பேசிய அங்கத்தினரவர்கள் சொன்னதை முழுக்க முழுக்க ஒப்புக்கொள்ளுகிறேன், அவர்கள் நன்றாகத் திறமையுடன் வேலை செய்கிறார்கள்;

15th March 1961] [Sri T. S. Ramaswami]

ட்ரைவ் என்று சொல்வார்களே அப்படி ட்ரைவோடு அவர்கள் வேலை செய்து சிறப்பாகச் செய்கிறார்கள். ஆனாலும் அவர்களுடைய வார்த்தைகள் அப்பட்டமாகப் பேசுவார்கள்; அது காரணமாக பிரதிநிதிகள் கொஞ்சம் மனவருத்தம் அடைகிறார்கள். ஆனாலும் நிச்சயமாக நல்ல முறையிலே வேலை நடக்கிறது என்பதைச் சொல்லிப் பாராட்டிக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடிக்கிறேன்.

* **SRI K. ANBAZHAGAN :** சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை மாநில அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தை யொட்டி தொழில்களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையைப் பெயரளவில் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற அரசாங்கத்தார், சென்னை நகரத்தில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தி, அந்தக் கொள்கை செயலளவில் தோற்றுவிட்டது என்று சொல்லிவிடாமல் மேற்கொள்கிறார்கள் என்பதற்குச் சான்றாக அமைந்திருப்பதனால் அரசாங்கத்தார் இந்த அளவு இதிலே முன்னேறியிருப்பதை வரவேற்கிறேன். ஆனால், செயலளவில் இதனால் தேசிய மயமாக்குவதற்கான கொள்கை வலுப்பெற்று வந்தாலும், தேசிய மயமாக்கப் பட்டிருக்கிற சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தில் பொது மக்கள் முழு அளவு திருப்தி அடையக்கூடிய அளவு இதில் உள்ள குறைகள் போக்கப்படவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அண்மையில் சென்னை நகரத்தில் பஸ் கண்டக்டர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும் இடையில் ஒரு மனக் கசப்பு ஏற்பட்டதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிந்திருப்பார்கள். அப்படி ஏற்பட்ட மனக்கசப்பு, பஸ்ஸில் இந்த அளவுதான் நிற்கும் இடம் இருக்கிறது என்று கருதி கண்டக்டர், “இந்த அளவுக்குமேல் ஏறாதீர்கள்” என்று சொல்லியபோது, அவசியமாகப் போக வேண்டுமென்று கருதிய மாணவர்கள், “இடம் தீர்மானிக்கப்படவில்லை, எனவே ஏறுகிறோம்” என்று வற்புறுத்த, அதனால் தகராறு ஏற்பட்டு போலீஸ் நிலையத்திற்குப் போய் . . .

DEPUTY SPEAKER : I think it is *sub-judice*. I think the matter is pending in Court. So I hope the hon. Member need not touch upon that point.

SRI K. ANBAZHAGAN : அந்தப் பிரச்சினையைப்பற்றி பொதுவாகத்தான் பேசுகிறேன். அதைப்பற்றி எந்தக் குற்றச் சாட்டும் சொல்லவில்லை. இடத்தைக் குறித்து ஏற்பட்ட பொது பாட்டினாலே இன்றையதினம் அது நீதி மன்ற அளவிற்குப் போக வேண்டிய கட்டத்தை அடைந்திருக்கிறது. நான் அதிலே குறிப்பிட விரும்புவது, யார் பக்கம் குற்றம் என்பதல்ல. எனக்குத் தெரிந்தவரை, அது சமாதானமாகிவிட்டது என்று கருதுகிறேன். என்றாலும், இந்த அளவுதான் நகர ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் நிற்கவேண்டியவர்களை ஏற்றலாம் என்ற எண்ணிக்கை, கூடுமானவரை குறைந்த அளவிற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். 10, 12 பேர்களுக்கு மேல் நிற்பவர்களை ஏற்றுவது என்ற நிலைமை

[Sri K. Anbazhagan] [15th March 1961]

ஏற்பட்டால், கண்டக்டர்களுக்கு உள்ளே ஏறுகிறவர்களை எண்ணிப் பார்க்க முடியாத தொல்லையும், ஏறுகிறவர்களுக்குப் பல தொல்லையும் ஏற்படுகிறது. உடனடியாக இவை தவிர்க்கப்பட்டாக வேண்டும்.

அடுத்து நான் சொல்ல விரும்புவது, கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் எவ்வளவுதான் நல்ல நோக்கத்துடன் பணியாற்றினாலும், அவர்களுக்கு இருக்கும் பணியின் பிரமம் காரணமாக, தொல்லை காரணமாக, அவர்களையும் அறியாமல் தங்களுடைய கடமையைச் செய்கிறபோது, சில நேரத்தில் எரிச்சலுக்கு ஆளாகி, கடைசியில் தவறான சில சொற்களைச் சொல்ல நேரிடுகிறது. அதுபோல், பொது மக்களும் நீண்ட நேரம் காத்திருக்கும் காரணத்தால், தங்கள் உள்ள எரிச்சலை எதிரிலிருக்கும் கண்டக்டரிடத்தில் காட்டுகிறார்கள். 'இடம் இல்லை' என்றவுடனே அந்த இடத்தில் உள்ள படியே பலருக்கு ஆத்திரம் வருகிறது.

இந்த நிலைமையில் இப்பொழுதுள்ள கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் இப்பொழுது எந்தாழை ஒன்பது மணி நேரம் பணியாற்ற வேண்டிய அவசியத்தில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய வேலை நேரம் 9½, 10 மணி நேரம் ஆகிறது. அவர்களுடைய நிலையிலிருந்து பார்க்கும்போது, எட்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் அவர்கள் வேலை செய்யவேண்டிய அவசியம் நிச்சயமாக இருக்கக்கூடாது. காலையில் நான்கு மணியிலிருந்து இரவு பத்து மணி வரையில் பஸ்டான்ஸ்போர்ட் நடத்தப்பட வேண்டியிருக்கும் காரணத்தால், ஒன்பது மணி நேரமாகப் பங்கிட்டால் வசதியாக இருக்கும் என்ற நிர்வாகத் தலைவர் கருதக்கூடும். நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்— எப்படியாவது பங்கிடும் முறையில் ஒரு மாற்றத்தை உண்டாக்கி, எட்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் எந்தக் கண்டக்டரும் எந்த டிரைவரும் அந்தப் பணியில் ஒருநாளும் இருக்கவேண்டி இல்லாது செய்யவேண்டும். வேலை நேரத்தைக் குறைப்பதற்கு ஆலோசனை தேவையானால், நான் அதைக்கூட எண்ணிப் பார்த்துக் கொண்டிருப்பதால் தேவைப்படின், அதை அப்பொழுது சொல்ல விரும்புகிறேன். இவர்கள் அதிகப்படியாக உழைக்கிறார்கள். சட்ட மன்றத்தில் இருக்கும்போதே பசி அதிகமானால் பிரச்சினை மறந்து போய்விடுகிறது. டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் காலை ஐந்து மணிக்கும் பஸ்ஸில் ஏறி அவர்கள் வேலையை ஆரம்பித்து, பகல் 1½, 2 மணிக்குப் பஸ்ஸைவிட்டு இறங்கவேண்டி இருக்கும் போது, இடையிலே அவர்களையும் அறியாமல் இயற்கை உணர்ச்சிகளுக்கு ஆட்படுகிறார்கள். அந்த நிலையை மாற்றவேண்டும்.

சென்னை நகர பஸ்கள் ஓடும் நேரத்தில் ஏற்படும் தாமதம் ஓரளவு களையப்பட்டிருக்கிறது. என்றாலும், மக்கள் திருப்தி அடைவதற்கான முழு வழிவகை இன்னும் காணப்படவில்லை. அதை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டும், மேலும் பஸ் புறப்படும் இடத்தில் பொது மக்கள் தங்குவதற்கு நல்ல 'ஷெட்' (கொட்டகை) தேவை.

15th March 1961] [Sri K. Anbazhagan]

அவர்கள் அங்கு பருகுவதற்குக் குடிநீர் வசதி செய்வதுடன், அந்த இடத்திற்குப் பக்கத்தில் கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் டோன்றவர்கள் சிற்றுண்டி அருந்துவதற்கு வசதி செய்து தருவதும் அவசியம்.

ஓடும் பஸ் ஏதாவது ஒரு 'ஸ்டாப்' பிலே நிறுத்தப்படா விட்டால், அங்கு காத்திருக்கும் மக்கள் தவறாகக் கருதுகிறார்கள். பஸ்ஸில் இடம் இருந்தம்கூட, பஸ்ஸை நிறுத்தவில்லையோ என்று அவர்கள் ஐயுறுகிறார்கள். ஆகவே, பஸ்ஸிலே இடம் இல்லை என்பதைக் காட்டுவதற்கு ஏதாவது ஒரு வண்ண விளக்கை அடையாளமாகப் போடவேண்டும். மக்கள் தூரத்திலே பார்க்கிற போதே வருகிற பஸ்ஸில் இடம் இல்லை என்று தெரியும் அளவுக்கு, அதிலே ஒருவகை ஒளி விளக்கு முற்பகுதியிலும் பிற்பகுதியிலும் அடையாளமாக அமைக்கப்படவேண்டும்.

பஸ்ஸுட் எண்ணுது நன்றாகத் தெரியும்படி போடப்படாத காரணத்தால், 14-ம் எண்ணுள்ள பஸ்ஸில் ஏறவேண்டியவர்கள், 17-ம் எண்ணுள்ள பஸ்ஸில் ஏறிவிடுகிறார்கள். 24-ம் எண்ணுள்ள பஸ் என்று எண்ணி, 34-ம் எண்ணுள்ள பஸ்ஸில் ஏறிவிடுகிறார்கள். இப்படித் தடுமாறாமலிருக்கவேண்டிய அளவுக்கு பஸ் ஸ்டாபு னுடைய எண் தெளிவாகக் காணப்படவேண்டும். ஒரு அளவுக்கு சிறியதாகத்தான் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, பஸ்ஸினுடைய உச்சியில் நான்கு மூலைகளிலும் எண் பலகை 'ரெக்டாங்குலாக' இரண்டு பக்கங்களிலும் போடப்படுமானால், முன்னும் தெரியும், பக்கத்தில் நிற்கும் போதும் தெரியும், தவறாமல் கவனித்து ஏற வசதியாகவும் இருக்கும்.

பஸ்ஸினுடைய எண், 218, 312 போன்றதாக போடப்படும் அந்த எண் பெரிதாக இருக்கிறது. அது அவசியம் இல்லாதது. அதைப் போடுவதென்றால், அதை உள் பக்கத்திலோ வேறு இடத்திலோ போட்டுக்கொள்ளலாம். விளம்பரம் செய்யும்போது, பஸ்ஸில் பிற்பகுதியில் விளம்பரப் பலகை இருக்கும் காரணத்தால், அதிலே சினிமாப்பட விளம்பரம் இருக்குமானால், அதன் பின்னால் சைக்கிளில் வருகிறவர்கள் அந்த விளம்பரங்களைப் பார்த்துக் கொண்டே போய், பஸ்ஸிலோ வேறு இடத்திலோ மோதிக்கொள்கிறார்கள். இது விபத்துக்களை அதிகப்படுத்தும் சினிமாவைக் கண்டிக்க வேண்டுமென்ற அமைச்சர்கள், சினிமா விளம்பரத்தைக் காட்டி வருமானத்தைப் பெருக்கவேண்டும் என்பதை விட்டு விட்டு, விளம்பரங்கள் பஸ்ஸின் பின்புறத்தில் இல்லாமல் செய்ய வேண்டும்.

பஸ்ஸின் உள்புறத்தில் விளம்பரப் பலகைகளை இணைக்கும் போது, பஸ்ஸின் மேல் பலகையை ஒட்டி ஆணிகளை வைத்து முடுக்கப்படுவதால், பஸ்ஸின் மேற்பகுதியில் ஒட்டை விழுந்து, மழையின்போது எவ்வளவு நல்ல பஸ்ஸாக இருந்தாலும், தண்ணீர் கசிகிறது. உள்ளே வைக்கும் விளம்பரப் பலகையின் ஆணிகளை— 'நட்' டை மேலே முடுக்காமல், அதற்கு வேறு முறை கையாளப்பட்டு, மழைத் தண்ணீர் மேலிருந்து ஒழுகாமல் தடுக்கப்பட வேண்டும்.

[Sri K. Anbazhagan] [15th March 1961]

நீண்டதூர பஸ்கள் விழுப்புரம் போன்றுள்ள பெரிய பஸ் கூட்டு ஜங்ஷன் ஏற்படும் இடத்தில் சிறிது தோம் தங்குகிறது. அங்கு ஏராளமான அரசாங்க பஸ்களும், நீண்டதூர பஸ்களும் தங்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்த இடத்தில் பெரிய பூங்காவை ஏற்படுத்தி, அதன் நடுவில் குளிர்ச்சியான இடத்தில் பஸ்கள் நிற்கக் கூடிய வழிவகைகள் செய்யவேண்டும். சென்னை நகரில் பஸ் புறப்படும் டெர்மினசுகளில் ஆறு பஸ்கள், எட்டு பஸ்கள் தொடர்ச்சியாக நிற்கும் அளவு நீண்ட ஷெட் இருக்கவேண்டும். பஸ்கள் வெயிலிலே நெடு தோம் நிற்பதனால் அதனால் ஒரே குடாக இருக்கும்போது ஏறும் மக்கள் உட்கார முடியாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். உள்ளே உட்காருகிற இடம்—சீட்டுகள் மெதுவாக இல்லாமல் கடினமாக பலகைபோல் இருக்கிறது. நல்ல வேளை உட்காருகிறவர்களைக் கடிக்காமல் இருக்கிறதே என்று பாராட்ட வேண்டும். அந்த அளவு 'சீட்' கெட்டுப் போயிருக்கின்றன. அவை அவ்வப்போது, தேவைக்கேற்ப பழுது பார்க்கப்பட வேண்டும்.

நீண்டதூர பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் நடத்துகிறார்கள். 120 மைல் தூரத்திற்குமேல் உள்ள பஸ் ரூட்டுகளை அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தலாம் என்ற கொள்கையை மேற்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பதிலாக 100 மைலுக்கு மேல் உள்ள எல்லா ரூட்களையும் அரசாங்கம் மேற்கொண்டு நடத்தவேண்டுமென்ற கொள்கையை இப்போதே கடைப்பிடிக்க வேண்டும். முக்கியமான நகரங்களை இணைக்கும் முறையில் இந்த நீண்டதூர பஸ்கள் பயன்படவேண்டும். சிதம்பரத்திலிருந்து பங்களூருக்கு, சிதம்பரத்திலிருந்து மதுரைக்கு, டாகப்பட்டினத்திலிருந்து மதுரைக்கு என்று இப்படிப் பல்வேறு வழிகளிலே நீண்டதூர பஸ்களை நடத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டும்.

கண்டக்டர்கள் ஓரளவு படித்தவர்களாக இருக்கவேண்டுமென்று விரும்புகிறோம். செலக்ஷன் கிரேடாக இருந்தால்கூட அவர்களுடைய சம்பளம் 80 ரூபாயிலிருந்து தொடங்கப்படுகிறது. குறைந்தபட்சமாக அது 100 ரூபாயில் தொடங்க வேண்டும். 150 ரூபாய் வரை உயரவேண்டும். டிரைவர்களுடைய சம்பளம் 90 ரூபாயில் தொடங்கி 125 ரூபாயில் முடிகிறது. அது 100 ரூபாயில் தொடங்கி 200 ரூபாய் அளவுக்குப் போகவேண்டும். டிரைவர்களுக்கு நல்ல ஊதியம் கொடுத்தால்தான், டாக்ஸி டிரைவர்கள் பெறும் அளவு ஊதியத்தையாவது பஸ் டிரைவர்களுக்குக் கொடுத்தால்தான் அவர்கள் நல்ல ஆர்வத்தோடு பணியாற்றுவார்கள்.

மேலும் பஸ் தொழிலாளர்களுடைய குறைகள் பலவற்றைப் பற்றி நண்பர் திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்தக் குறைகளைப்பெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் எண்ணிப்பார்த்து அவைகளைப் போக்குவதற்கு முற்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

15th March 1961] [Sri K. Anbazhagan]

பஸ் தொழிலாளிகளுக்காக அமைக்கப்பட்டிருக்கும் தொழிற் சங்கங்கள் யார் அமைத்த சங்கங்களாக இருந்தாலும், நியாயமான கோரிக்கைகளை அவர்கள் எடுத்துச் சொல்வார்களானால், அந்தச் சங்கங்களை மதித்து, அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றி, தொழிலாளர்களுடைய குறைகளைப் போக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசி வேண்டுகோள். சென்னை நகரத்தில் எழும்பூரிலும் சென்ட்ரலிலும் வந்து இறங்கும் ரயில் பிரயாணிகள் காலை 6 மணியிலிருந்து 9 மணி வரையில் ஆயிரக்கணக்கில் இருக்கிறார்கள். அந்த இரு நிலையங்களிலிருந்தும் பல்வேறு பகுதிகளுக்குப் போவதற்கு அவர்களுக்குப் பஸ் வசதி இல்லை. எழும்பூரில் இறங்குகிறவர்களுக்கும் சென்ட்ரலில் இறங்குகிறவர்களுக்கும் காலை 5½ மணியிலிருந்து 9 அல்லது 9½ மணி வரையில்—பக் அவர் டிராபிக் தோன்றும் வரையில்—கிறப்பாக நான்கு பக்கங்களுக்கும் பஸ் விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் வழி செய்யவேண்டும்.

இந்தத் துறை இன்று ஓரளவாவது முன்னேறியிருக்கிறது. ஒரு காலத்தில் இந்தத் துறையில் பெட்ரோல் மனிதர்கள் குடித்துக் கொண்டிருந்தார்கள், இப்பொழுது இன்ஜின் மட்டும்தான் அதிகம் குடிக்கிறது, அதை நாளாவட்டத்தில் சீர்திருத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: In supporting the cut motion I would like to make a few observations. The Estimates Committee of the Legislature went into the State Transport administration and made recommendations in respect of 66 items. I want to know from the Hon. Minister how many recommendations have so far been implemented and whether there is any likelihood of their taking steps to implement the recommendations of the Committee in respect of any items not implemented so far. The Estimates Committee went into the whole question in detail and made some useful recommendations and I hope the Hon. Minister will go into each and every item and implement the recommendations as far as possible.

With regard to nationalised transport I would like to emphasise one point, viz., that it should be reorganised completely. So far as maintenance is concerned, there should be proper maintenance and it should be done perfectly well. The Director of Transport experiences a lot of difficulty with reference to replacement of essential parts. Government must give ample facilities to the Director to store some of the important parts which require constant replacement. For that sufficient allotment should be made and facilities also should be given for the purchase of these parts.

So far as overhauling is concerned, more facilities should be given. We are not having the required capacity so far as overhauling facilities are concerned. I also want that vehicles' 'history

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [15th March 1961]

sheets' should be maintained. The Estimates Committee has also made this recommendation. I want to know from the Hon. Minister whether history sheets are properly maintained so far as these vehicles are concerned.

With regard to the question of replacement of the vehicles the Committee in paragraph 30 of its Report has stated as follows :—

“ The Committee recommends the buses should be sold at the end of the third or fourth year for 40 per cent to 50 per cent of the original cost of the bus so that the problem of maintenance of the old vehicles will reduce considerably instead of selling them as scrap after many years.”

What is the policy of Government? Do they want to run the buses till they become scrap or only for a set period of three or four years. Which is economical? These are points for a High Level Committee to consider. I want a High Level Committee to go into the whole question and then the policy followed by the Government. My submission is then the question of maintenance also might be gone into in detail.

Then comes the question of body building. Body building could be done departmentally and now I find that the Hon. Minister in his opening speech has said that only 96 bodies are being built now. It should be possible for Government to enlarge these activities and see that bodies for all buses are built at Chromepet. By doing so we will be saving Rs. 2,000 for each body built. By entrusting the body building to private enterprise, the Government stand to lose Rs. 2,000 for each bus. It should be possible for the department itself to do the body building work entirely by itself.

I find that we have been earning good profits. These profits accrue from long distance routes. My submission is that the accounts for long distance buses should not be merged with that of the City Transport. We should have two separate accounts one for the City Transport and the other for long-distance routes to assess the profits separately.

Then coming to the fleet strength, I have to say something. The traffic is increasing. So far as the peak hour problem is concerned, the Government should take adequate steps to solve the problem successfully. There has been hue and cry from the public. At least 50 per cent of the vehicles' strength should be put on the roads during the peak hour. Unless some effective steps are taken this problem cannot be solved and there would not be any contentment with the travelling public.

Another trouble is with regard to shifting of bus stops. The bus stops are being shifted indiscriminately without eliciting public opinion. This indiscriminate shifting creates trouble with the public. I suggest that such changes should be done in consultation

15th March 1961] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

with the Transport Advisory Committee and by eliciting public opinion. If indiscriminate shifting of bus stops are done, it will serve no useful purpose and the discontentment will continue.

Another thing in this connection that I would like to say is that 90 per cent of the fleet strength must be always on the road. It should be the aim of the Government to see that not less than 90 per cent of the buses are on the roads so far as the City is concerned.

Then comes the training given to the field staff. They should be trained to issue the tickets quickly and also to behave in a courteous and polite way with the public.

Regarding the amenities to passengers, what is now given is not quite sufficient. I would suggest that more amenities should be provided both in the termini and in the intermediary stops. There should be three halting depots in three directions. I think the depot in the north is still under construction. I hope it should not be delayed for a long time. I would suggest that one more depot on the western side of the City, i.e., near Aminjikarai may be constructed. This should be taken into consideration. Empty mileages should be avoided. That is very important. I want to bring this to the notice of the Government the horrible state of affairs that is obtaining in Broadway bus-stand.

Another complaint is that the buses are not cleaned properly. They are put in a nasty condition and it is difficult to travel in these buses. They should be kept clean, neat and tidy.

So far as advertisement is concerned, I am one of those who is not in favour of this advertisement business. They give a very bad appearance to these buses.

I am glad that proper facilities are given to the workers and also request that some more facilities should be given to them. The wages of the workers should be increased periodically in order to have a contented staff. I desire that the administration as a whole should be toned up.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையில் பேசிய கனம் அங்கத் தினர்கள் நல்ல யோசனைகளை எல்லாம் சொன்னதற்காக நான் முதலில் அவர்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்னும் பல துறைகளில் முன்னேற்றம் செய்ய வேண்டுமென்பதில் யாருக்கும் கருத்து வேற்றுமை கிடையாது. ஆனால் இதில் உள்ள சில சிரமங்களைப் புரிந்துகொள்ளும்போது எல்லாவற்றையும் சகித்துக்கொண்டே போகும்படியான நிலைமையில் இருக்கிறோம். எல்லா முக்கிய நகரங்களைப் பெற்றுத் தர மட்டிலும் alternate mode of transport இருக்கின்றன. ஆனால், டெல்லியிலும், சென்னையிலும் மட்டும் தான் பல்களைத் தவிர மாற்றுப் போக்குவரத்துச் சாதனம் எதுவும் கிடையாது. Tube rail, electric

[Sri R. Venkataraman]

[15th March 1961]

train, tram என்று அநேகமாக பாக்கி எல்லா நகரங்களிலும் இந்த வசதி இருக்கிறது. சென்னையில் அது இல்லாத காரணத்தினால்தான் நெருக்கடி இருந்துகொண்டே இருக்கிறது. அதுவும் எப்போதோ ஒரு காலத்தில் நகரத்திற்குப் புறம்பே ஒரு சிறு பகுதிக்கு மின்சார ரெயில் போட்டார்கள். மற்ற பகுதிகளில் போட்டு இருந்தால்கூட இந்த நெருக்கடியைச் சமாளித்திருக்க முடியும். 1956-57-ல் திருவொற்றியூரில் ஆயிரத்து எழுதாறு தொழிலாளர்கள் இருந்தார்கள். ஆனால் இப்போது அந்த ஊரில் மட்டும் பாக்டரி விடுகிற நேரத்தில் போய்ப் பார்த்தால் தெரியும். எண்ணையிரத்து எழுதாறு தொழிலாளர்களுக்கு மேல் வெளியில் வருகிறார்கள். அவர்களில் அநேகம் பேர் பஸ்களின் மூலமாகத்தான் தங்கள் தங்கு வீடுகளுக்குச் சென்றாகவேண்டும். இப்படி நான்கு நாள் பலவகையிலும் முன்னேற்றம் அடைந்து கொண்டே இருக்கும் இந்த நகரத்தில் பஸ்களை மட்டும் வைத்துக் கொண்டு போக்குவரத்து வசதியைச் சௌகர்யமாக்கிவிட முடியும் என்று யாராலும் சொல்ல முடியாது. இதற்கு மாற்றுப் போக்கு வரத்துச் சாதனம் ஏற்பட்டேயாக வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தாக வேண்டும். தனியார் துறையில் யாராவது முன்வந்தால்கூட இது ரொம்ப வாவேற்கத்தக்கதாக இருக்கும், எனக்கு ஆட்சேபணை இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை நடத்துகிற விஷயத்தில் ஸ்டான்டிங் பாலஞ்சேர்ஸ் இருப்பதை நம் ஊரில்தான் தப்பாக நினைக்கிறார்கள். உலகம் பூராவும், ஸ்டான்டிங் பாலஞ்சேர்ஸ் இல்லாத இடமே கிடையாது. வெளிநாடுகளுக்குப் போகிறபோது நான் ஒவ்வொரு இலாகாபற்றியும் படிப்பதுண்டு. சென்ற முறை டிஜர்ஸ் போர்ட்டைப்பற்றி படித்தேன். நியூயார்க்கில், ஸீட்டிங்க் கபாஸிட்டி 50, ஸ்டான்டிங் கபாஸிட்டி 37. அது உலகத்திலேயே மிகப் பெரிய நகரம், சாதனைகள் மிகுந்த நகரம்.

“The buses have 50 seats. In addition standing passengers to the extent of 75 per cent of the seats are allowed.”

ஆகவே, தப்பான ஒரு எண்ணத்தை நாம் மனதில் வைத்துக் கொண்டு இங்கு எல்லாம் தப்பாக நடக்கிறது என்று நினைக்கக் கூடாது. நமக்கு 44 ஸீட்ஸ், அங்கு 50. 75 சதவிகிதம்கூட நாம் போடவில்லை. பெரிய நகரங்களில் எல்லாம் இந்த “டீக் ஹவர்” பிரச்சனை இருக்கிறது. இதை நாம் தெரிந்துகொண்டால் பிரயாணி களும் கொஞ்சம் “கண்டிடரேட்டாக” இருப்பார்கள், கண்டக் டர்ஸ், டிரைவர்ஸ்-ம் மரியாதையாக இருப்பார்கள். அதைத் தெரிந்து கொள்ளாமல் இங்கு உப்பு நடக்கிறது என்று யாரும் நினைக்கக்கூடாது. ஸ்டான்டிங் பாலஞ்சேர்ஸ் வைத்திருக்கிறார்களே, என்ன அநியாயம் இது என்று பேரி சண்டைக்கு இழுத்தால் சண்டையில்தான் தீரும். சில நகரங்களில் தவிர்க்க

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

முடியாதவை சில இருக்கின்றன. பீக் ஹவர் டிரூபிக் என்பது நகரத்தின் ஒரு அறிகுறி. ஆகவே, பொதுமக்களும், இலாகா அதிகாரிகளும் இதை உணர்ந்து நமது நெருக்கடியைப் பகிர்ந்து கொள்ளக்கூடிய மனப்பான்மையை வளர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

பின்னர், பஸ்ஸை எவ்வளவு நாட்கள் ஓட்டுவது என்பதுபற்றி பரிசீலனை செய்தோம். ஐந்து வருடத் திற்குள்ளாக டிப்ரிஸியேஷன் வால்யூ போட்டு, புக் வால்யூ முடிந்துவிட்டால் அதை விற்றுவிடவேண்டுமென்ப தில்லை. இரண்டு, மூன்று வருடங்களுக்கு ஒரு முறை பஸ்களை விற்றுவிட வேண்டுமென்று எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ப்ரேக் டவுன் ஒன்றுமில்லாமல் எவ்வளவு நாட்கள் ஓடுகிறதோ அவ்வளவு நாட்கள் ஓட்டுவதுதான் சரியான முறை. அவர்கள் சொன்னதை ஒத்துக்கொள்ள முடியாது. தனிப் பட்டவர்களானால், முதல் வருடம் டிப்ரிஸியேஷன் வால்யூ 50 சதவிகிதம் என்றெல்லாம் இருப்பதால், இன்கம் டாக்ஸ்-க்காக மூன்று வருடங்கள் கழிந்து விற்றுவிடுகிறார்கள். சர்க்கார் அப்படிச் செய்ய முடியாது. ஒரு பஸ்ஸிலிருந்து எவ்வளவு சேகரிக்க முடியும் என்பதைத்தான் கவனிக்க வேண்டுமெய்யல்லாது இரண்டு மூன்று ஆண்டுகள் ஓட்டிவிட்டு அதை விற்று விடுவது, அதனால் லாபம் வரும் என்று நினைப்பது சரியல்ல. சர்க்கார் அப்படிச் செய்யக் கூடாது. திரு. கோவிந்தசாமி, டி.வி.எஸ்.ஐப்பற்றி சொல்கிறார்கள். முதல் வருடம் 50 சதவிகிதம் டிப்ரிஸியேஷன், பின்னர் அடுத்த வருடம் செர்டன் பெர்ஸண்டேஜ் என்றிருப்பதால் மூன்று வருடங்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்துவிட்டு விற்றுவிடுகிறார்கள். இன்கம் டாக்ஸில் லாபம் வருவதால், நமக்கு அந்த நிலையிலலை. எவ்வளவு நாட்கள் ஓட்ட முடியுமோ அவ்வளவு நாட்கள் நாம் ஓட்ட வேண்டும். நியூயார்க்கில் “1st அவெர்லூ கோச்” என்பது பிரசித்தி பெற்றது. அதை 12 ஆண்டுகள் ஓட்டுகிறார்கள்.

Vehicles are depreciated. The life of a bus is 10 to 12 years and of some buses 22 years.

இருபத்தி-இரண்டு ஆண்டுகள் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள் அங்கிருக்கின்றன. “நாஷனல் ப்ரொடக்ஷிவிட்டி டம்” பார்த்துவிட்டு வந்தார்கள். நானும் பார்த்தேன். ஆகவே டெஸ்ட் என்ன வென்றால் எவ்வளவு நாட்கள் ஓடும், என்பதுதான். நான் ஒன்றுக்கு இரண்டு, மூன்று ப்ரேக் டவுன் ஆனால், அதை வாங்கி எவ்வளவு நாளானாலும் அதை உடனே எடுத்துவிட வேண்டும். நல்ல சர்வீஸ் கொடுத்தால் அதை ஓட்டிக்கொண்டிருக்க வேண்டும், அந்த அடிப்படையில்தான் பஸ் நிர்வாகத்தை நடத்திக்கொண்டு வருகிறோம். பாடி கட்டுவது முன்னால் கட்டிக்கொண்டிருந்ததை விட அதிகம் இப்பொழுது கட்டுகிறோம். 40 என்றிருந்ததற்குப் பதிலாக 96 கட்டுகிறோம். வொர்க்ஷாப்பை விஸ்தரித்திருக்கிறோம், தொழிலாளர்கள் அதிகம் இருக்கும்படியாக. திடீரென்று ஒவ்வொரு வருடம் பஸ்களை அதிகம் போடும்போது வொர்க்

[Sri R. Venkataraman] [15th March 1961]

ஷாப்பை விஸ்தரிக்க முடியாது. தொழிலாளர்களை நீக்க முடியாது. டெம்பரரி யாக பஸ்கள் அதிகரிக்க நினைக்கும்போது அப்பொழுது வெளியில் கொடுக்கிறார்கள். இனி அந்த நிலை ஏற்படாது. இன்று குரோம்பேட் தொழிற்சாலை விஸ்தரிக்கப்பட்டிருப்பதால் நமக்குத் தேவையான பஸ்களை கட்டும் நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் கட்டுவதென்றால் சாதாரண பஸ் கட்டுவதைவிட கூடுதல் “மான் ஹவர்ஸ்” ஆகும். ஆகவே, சில் பஸ்கள் வெளியில் கட்ட வேண்டி வரும். எல்லா பஸ்களையும் நம் தொழிற்சாலையில் கட்டும் நிலைமை இன்றிருக்கிறது. தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை செலக்ஷன் கிரேட் 10 சதவிகிதம் என்பதை பே கமிஷன் சொன்ன படி கொடுத்திருக்கிறோம். பின், ட்ரைவர்கள் போதவில்லை. அடிக் கடி ட்ரைவர்கள் வேண்டுமென்று அப்டுவர்டைஸ் செய்கிறோம். ட்ரைவர்கள் கிடைக்காததால் சில சமயம் “மிஸ்ட் ட்ரிப்ஸ்” இருக்கிறது, திரு. ராமஸ்வாமி அவர்கள் சொன்னதுபோல, ட்ரை வர்களைத் தயார் செய்யும் நிலையில் இருக்கிறோம். (குறுக்கீடு) நம் ஸ்கேல்தான் பெஸ்ட். சென்னை ராஜ்யத்தை எடுத்துப் பார்த்தால் ஒரு தொழிற்சாலையில் அவர்கள் எவ்வளவு வருடங்கள் இருந் தாலும் ஒரு மாத கிராட்டியிட்டி என்பது கிடையாது. ப்ராவி டன்ட் பண்ட், கிராட்டியிட்டி, “பே லாஸ்ட் ட்ரான்” என்பது போன்று எங்கும் கிடையாது. பல சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக் கின்றன. அவைகள் போதும் என்று சொல்லவில்லை. இன்று பல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. மூன்றாவது திட்ட முடி விற்குள்ளாக 1,400 வீடுகள் கட்டிவிட வேண்டும். இருக்கிற தொழிலாளர்களில் 1/3 பங்கு தொழிலாளர்களுக்காவது வீடு கொடுக்க வேண்டுமென்று பணம் ஒதுக்கிக்கொண்டு வருகிறோம். (குறுக்கீடு). தனிப்பட்டவர் ஒரு கூட்டுறவு சங்கம் வைத்தார், அதில் யாரோ மோசடி செய்தார்கள் என்பதற்காக சர்க்காரிடம் திரும்பத் திரும்பக் கேட்டால் என்ன செய்வது? ஒருவரை நியமித்து அவர் சரியாக நடத்தவில்லையென்று புதார் சொல்லப் பட்டது, அப்படி கூட்டுறவு சங்கத்தில் தப்பு செய்திருந்தால் அதைத் தனியாக பரிசீலனை செய்யவேண்டுமே தவிர நிர்வாகத் தில் கொண்டுவந்து இணைப்பது சரியல்ல. பின், தொழிலாளர் களுக்கு போனஸ் கொடுக்கும் முறையை திருத்தியமைத்திருக் கிறோம் “அட்டன்டன்ஸ் போனஸ்” என்று. அதனால் அதிகம் கிடைக்கும். இரண்டு நாட்கள் குறைவாக வேலை செய்தாலும் இந்த அலவன்ஸ் கொடுக்கப்படும். இரண்டு மாதங்கள் வேலை செய்யவில்லையென்று சொன்னாலும் 10 மாதத்தில் 50 ரூபாய் வரும். கண்டக்டர்கள், ட்ரைவர்கள் சரியாக நடக்கவில்லையென்று குறை சொன்னார்கள். அதுபற்றி ஆரம்பத்திலேயே சொல்லி விட்டேன், இரண்டு பேர்களும் ஒத்துப்போக வேண்டுமென்று. கொடுக்க வேண்டிய கட்டணத்தைக் கையில் வைத்துக்கொண்டு கொடுத்தாலே பாதி தொல்லை தீர்ந்துவிடும். ஐந்து ரூபாய் நோட்டை கையில் வைத்துக்கொண்டு சில்லரை கேட்கும்போது கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அமேரிக்காவில் பஸ்ஸில் போனால், 15

15th March 1961] [Sri R. Venkataraman]

சென்ட்டை பஸ்ஸிலுள்ள பெட்டியில் போட்டுவிட்டு ஏறவேண்டும். அங்கு கண்டக்டர் கிடையாது, ட்ரைவர்தான் இருப்பார், ட்ரைவரின் பக்கத்திலுள்ள பெட்டியில் சார்ஜைப் போட்டுவிட்டு ஏறவேண்டும். ஆக, நல்ல பழக்கங்களை நாமே ஏற்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும்.

ஆகையினால் எத்தனை சார்ஜ் கொடுக்கவேண்டுமோ அதை 1-30 உடனடியாக கொடுத்துவிட்டால் இந்தத் தொல்லைகள் இருக்காது. P.M. ஆகவே, இந்த ஸ்டேஜ்களைக் கூடக் குறைக்கலாம் என்ற ஆலோசனை இப்போது இருந்து வருகிறது. 7 ந.பை, 13 ந.பை. என்றிருப்பதை மாற்றவேண்டும், மாற்றி 10 ந.பை. என்று மாற்றவேண்டும். அதே போன்று இரண்டு, மூன்று ஸ்டேஜ் இருப்பதை 15 ந.பை. என்று கொண்டுவர வேண்டும். இவ்விதம் தான்கு ஸ்டேஜ்களாக இருக்கவேண்டும். இதைக்கொண்டு வரவேண்டும் என்று அரசாங்கம் ஆலோசித்துக்கொண்டிருக்கிறது. முன்னால் இதைப்பற்றி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. இப்போது மீண்டும் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆலோசனைக் கமிட்டியில் இதை பரிசீலிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் பஞ்சிங் லிஸ்டம் இருப்பதைப் பற்றிப் பலர் சொன்னார்கள். காரணம் பல இடங்களில் ரயில்வே லெவல் கிராஸிங் இருக்கிறது. இந்த இடங்களில் எல்லாம் 10 நிமிஷம், 15 நிமிஷம் வனாடி நிற்க வேண்டியிருக்கிறது. இவைகள் எல்லாம் ரோடுகளில் ஏற்படுகிற கோளாறுகள். இருந்தாலும் இதைப்பற்றி அங்கத்தினர்கள் தெரிவித்த யோசனைகளைப் பரிசீலிக்கலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஷட்டில் சர்வீஸ் விடுவதைப்பற்றி சொன்னார்கள். மெளண்ட் ரோட்டுக்கும் செக்ரட்டேரியட்டுக்கும் ஒரு ஷட்டில் பஸ் விடுவதைப்பற்றி. உடனடியாக பரிசீலனை செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மற்றபடி பிராயணிகளுக்கு கொடுக்க வேண்டிய வசதிகள், குடிநண்ணீர் வசதிகள், பிரயாணிகளுக்கு உட்காருவதற்கு ஷெட் வசதிகள், கான்டீன் வசதிகள் இவைகளைப் பற்றி பரிசீலனை செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நமக்கு முக்கியமாக ஆட்டோமோபைல் என்ஜினியரிங்-ல் தேர்ச்சி பெற்ற ஆட்கள் கிடைப்பது அரிதாக இருக்கிறது. நமக்கு ஒரு மெக்கானிக்கல் என்ஜினியர் வேண்டுமென்று பேப்பரில்கூட விளம்பரம் செய்திருந்தோம். ஆள் கிடைக்கவில்லை. இதன் காரணமாக தொழில் துட்பத்தில் சில குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. இதற்கான திறமையான ஒரு எம்.இ.ஓ. கிடைத்துவிட்டால் இந்தக் குறைகள் எல்லாம் நீங்கிவிடும் என்று நம்புகிறேன். டிப்போக்கள் ஏற்படுத்தும் விஷயத்தில் தண்டையார்பேட்டையில் ஒரு டிப்போ ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று இடத்தைத் தெரிந்தெடுத்து அதற்கு காம்ப்ளென்டும் கட்டியாய்விட்டது. தென் சென்னையிலும் ஒரு டிப்போ ஏற்படுத்துவதற்காக பிரப்போஸல் இருந்து வருகிறது. பொதுவாக இந்த மான்யக் கோரிக்கையின்மீது பங்கெடுத்துக்

[Sri R. Venkataraman] [15th March 1961]

கொண்டு பேசிய அங்கத்தினர்கள் கூறிய யோசனைகளை எல்லாம் சர்க்கார் கவனிக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI A. GOVINDASAMI :

இந்த இலாகாவின் டயரக்டராக இருந்த திரு. தேவசகாயம் அவர்கள் நடத்திய கோவாப்பரட்டிவ் ஸொஸைட்டியில் இருந்த 35 ஆயிரம் ரூபாய் போனதுதானா? அதன்பேரில் இனிமேல் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்க முடியாதா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :

அதைப்பற்றியுள்ள விவரங்கள் எல்லாம் எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். அதைப்பற்றி எல்லாம் ரிப்போர்ட் வந்திருக்கிறது. அதை அரசாங்கம் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஸொஸைட்டியில் ஏதாவது பணம் போய்விட்டால், அவற்றை எல்லாம் சர்க்கார் வாங்கிக் கொடுத்துவிட முடியாது.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, in the long-distance buses, the seats provided are very uncomfortable. In other tourist buses, the seats are very comfortable. But, in the Government buses, the seats are very hard and they will set right even hunchbacks. However, ordinary people get ache in their neck. So, will the Hon. Minister consider the desirability of providing better and comfortable seats in the long-distance buses?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :

இப்போது மற்றவர்கள் லாங்-ரூட்டில் போட்டிருக்கும் பஸ்களில் 60 ஸீட்டுகள் போட்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய பஸ்சில் 30 ஸீட்டுகள் போட்டிருக்கிறோம். இது சௌகரியம் இல்லையென்றால் அதைப்போன்று மாற்றிவிடலாம்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : I press my cut motion, Sir.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 2,58,62,500 under Demand XXXV—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,58,62,500 under Demand XXXV—Road Transport Schemes.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : I press my cut motion, Sir.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 2,39,64,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

15th March 1961]

DEPUTY SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,39,64,000 under Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again tomorrow at 8-30 a.m.

The House then adjourned.

V.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A.—Statutory Rules and Orders.

178. *Amendment to Rule 96 of the Madras Motor Vehicles Rules, 1940 issued in G.O. Ms. No. 100, Home, dated 6th January 1961. [Laid on the Table of the House under section 133 (3) of the Madras Motor Vehicles Act 1939 (Central Act IV of 1939).]* 1-36
p.m.

B.—Report Notifications and other papers.

@ 101. *Speech of Hon. the Minister for Works on Demand No. XXV relating to Harijan Uplift.*

£ 102. *A Review on Labour in Madras State, 1960-61.*

& 103. *A Review on Nationalised Transport in the Madras State, 1960-61.*

104. *a Statement with reference to Assurance No. 1098 (Question No. 503 asked by Sri N. R. Thiagarajan).*

105. *b Statement with reference to Assurance No. 1100 (Question No. 519 asked by Sri P. G. Manickam).*

@Sent by messenger on 13th March 1961.

£ Placed on the Table on 14th March 1961.

& Sent by messenger on 14th March 1961.

a Printed as Appendix IV on page 578-579 infra.

b Printed as Appendix V on page 579 infra.